



CANADA

CONSOLIDATION

CODIFICATION

Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations

Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs

SOR/2013-24

DORS/2013-24

Current to November 9, 2016

À jour au 9 novembre 2016

Last amended on July 16, 2015

Dernière modification le 16 juillet 2015

OFFICIAL STATUS OF CONSOLIDATIONS

Subsections 31(1) and (3) of the *Legislation Revision and Consolidation Act*, in force on June 1, 2009, provide as follows:

Published consolidation is evidence

31 (1) Every copy of a consolidated statute or consolidated regulation published by the Minister under this Act in either print or electronic form is evidence of that statute or regulation and of its contents and every copy purporting to be published by the Minister is deemed to be so published, unless the contrary is shown.

...

Inconsistencies in regulations

(3) In the event of an inconsistency between a consolidated regulation published by the Minister under this Act and the original regulation or a subsequent amendment as registered by the Clerk of the Privy Council under the *Statutory Instruments Act*, the original regulation or amendment prevails to the extent of the inconsistency.

NOTE

This consolidation is current to November 9, 2016. The last amendments came into force on July 16, 2015. Any amendments that were not in force as of November 9, 2016 are set out at the end of this document under the heading “Amendments Not in Force”.

CARACTÈRE OFFICIEL DES CODIFICATIONS

Les paragraphes 31(1) et (3) de la *Loi sur la révision et la codification des textes législatifs*, en vigueur le 1^{er} juin 2009, prévoient ce qui suit :

Codifications comme élément de preuve

31 (1) Tout exemplaire d'une loi codifiée ou d'un règlement codifié, publié par le ministre en vertu de la présente loi sur support papier ou sur support électronique, fait foi de cette loi ou de ce règlement et de son contenu. Tout exemplaire donné comme publié par le ministre est réputé avoir été ainsi publié, sauf preuve contraire.

[...]

Incompatibilité — règlements

(3) Les dispositions du règlement d'origine avec ses modifications subséquentes enregistrées par le greffier du Conseil privé en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* l'emportent sur les dispositions incompatibles du règlement codifié publié par le ministre en vertu de la présente loi.

NOTE

Cette codification est à jour au 9 novembre 2016. Les dernières modifications sont entrées en vigueur le 16 juillet 2015. Toutes modifications qui n'étaient pas en vigueur au 9 novembre 2016 sont énoncées à la fin de ce document sous le titre « Modifications non en vigueur ».

TABLE OF PROVISIONS

Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations

	Interpretation
1	Definitions
1.1	Concurrent sale
	Purpose
2	Purpose
	Background
3	Background
	Model Year
4	Model year
	Prescribed Classes of Vehicles and Engines
5	Heavy-duty vehicles
	National Emissions Mark
6	Application
7	National emissions mark
	Labelling
8	Non EPA-certified engines
9	Non EPA-certified vehicles
10	Requirements
	Vehicles Manufactured in Stages
11	Requirements
	Greenhouse Gas Emission Standards
	General
	Heavy-duty Vehicles of the 2014 Model Year
12	January 1, 2014

TABLE ANALYTIQUE

Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs

	Définitions et interprétation
1	Définitions
1.1	Vente au Canada et aux États-Unis
	Objet
2	Objet
	Contexte
3	Contexte
	Année de modèle
4	Année de modèle
	Catégories de véhicules et de moteurs
5	Véhicules lourds
	Marque nationale
6	Demande d'autorisation
7	Marque nationale
	Étiquette
8	Moteurs non visés par un certificat de l'EPA
9	Véhicules non visés par un certificat de l'EPA
10	Exigences
	Véhicules construits par étapes
11	Exigences
	Normes d'émissions de gaz à effet de serre
	Dispositions générales
	Véhicules lourds de l'année de modèle 2014
12	1er janvier 2014

	Heavy-duty Vehicles and Engines Covered by an EPA Certificate		Véhicules lourds et moteurs de véhicules lourds visés par un certificat de l'EPA
13	Conforming to EPA certificate	13	Conformité au certificat de l'EPA
	Emission Control Systems		Système antipollution
14	On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations	14	Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs
	Adjustable Parameters		Paramètres réglables
15	Definition	15	Définition
	Air Conditioning Systems		Système de climatisation
16	Standards	16	Normes
	Small Volume Companies — Tractors and Vocational Vehicles		Entreprise à faible volume — véhicules spécialisés et tracteurs routiers
17	Exemption	17	Exemption
	Composition of Fleets		Composition des parcs
18	Definition of fleet	18	Définition de parc
	Grouping into Fleets		Regroupement en parcs
19	Election applicable to all vehicles and engines	19	Choix applicable à tous les véhicules et moteurs
	Class 2B and Class 3 Heavy-duty Vehicles		Véhicules lourds des classes 2B et 3
	N2O and CH4 Emissions		Émissions de N2O et de CH4
20	Standards	20	Normes
	CO2 Emissions		Émissions de CO2
21	Average standard	21	Norme moyenne
22	Calculation of average standard	22	Calcul de la norme moyenne
23	Calculation of average values	23	Calcul des valeurs moyennes
	Test Methods and Calculations		Méthodes d'essai et calculs
24	General	24	Dispositions générales
	Alternative Standards		Normes de rechange
25	Spark-ignition engines	25	Moteurs à allumage commandé
	Vocational Vehicles		Véhicules spécialisés
26	CO2 emission standards	26	Norme d'émissions de CO2
	Tractors		Tracteurs routiers
27	CO2 emission standard	27	Norme d'émissions de CO2
	Vocational Tractors		tracteurs routiers spécialisés
28	Alternative standards	28	Normes de rechange
	Heavy-duty Engines		Moteurs de véhicules lourds
	N2O and CH4 Emissions		Émissions de N2O et de CH4
29	Standards	29	Normes
	CO2 Emissions		Émissions de CO2
30	Standard	30	Norme

TABLE OF PROVISIONS

TABLE ANALYTIQUE

31	Alternative emission standard — model years 2014 to 2016
32	Value
33	Calculation using fleets and subfleets CO ₂ Emission Credit System Calculation of Credits and Deficits
34	Credits
35	Calculation Additional Credits
36	Limitation
37	Credit multiplier — Class 2B and Class 3 vehicles
38	Equivalent conventional vehicle and footprint
39	Definitions
40	Calculation — Rankine-cycle engines
41	Innovative technologies Averaging Sets
42	Calculation
43	Date of credits or deficits
44	Use of credits — time limit
45	Deficits
46	Acquisition or merger Early Action Credits
47	Eligibility Reports End of Model Year Report
48	Deadline Early Action Credits
49	Contents Format of Reports
50	Submission Instructions
51	Engine installation
52	Tire maintenance
	Records Evidence of Conformity
53	Vehicle or engine covered by EPA certificate

31	Norme de rechange — années de modèle 2014 à 2016
32	Valeur
33	Calcul par parc et sous-parc Système de points relatifs aux émissions de CO ₂ Calcul des points et de la valeur du déficit
34	Points
35	Calcul Points supplémentaires
36	Limite
37	Multiplicateur de points — véhicules des classes 2B et 3
38	Véhicule ordinaire équivalent et empreinte
39	Définitions
40	Calcul — moteurs à cycle de Rankine
41	Technologies innovatrices Groupes de calcul de points
42	Calcul
43	Date d'attribution
44	Utilisation des points — délai
45	Déficit
46	Fusion ou acquisition Points d'action précoce
47	Admissibilité Rapports Rapports de fin d'année de modèle
48	Date limite Points d'action précoce
49	Contenu Forme du rapport
50	Transmission Instructions
51	Installation du moteur
52	Entretien des pneus
	Dossiers Justification de la conformité
53	Véhicule ou moteur visé par un certificat de l'EPA

TABLE OF PROVISIONS

TABLE ANALYTIQUE

54	Paragraph 153(1)(b) of Act
55	Subsection 153(2) of Act
	Fleet Average Emissions
56	Contents
	Engines Sold Concurrently
57	Evidence of number of engines sold
	Vocational Tractors
58	Meets definition vocational tractor
	Maintenance and Submission of Records
59	Maintenance of records
	Information Regarding Suspension or Revocation of EPA Certificate
59.1	Information to be submitted
	Importation Document
60	Importation for exhibition, demonstration, evaluation or testing
	Rental Rate
61	Rental rate
	Application for Exemption
62	Application
	Defect Information
63	Notice of defect
	Coming into Force
64	Registration

54	Alinéa 153(1)b) de la Loi
55	Paragraphe 153(2) de la Loi
	Émissions moyennes du parc
56	Contenu
	Moteurs vendus au Canada et aux États-unis
57	Preuve du nombre de moteurs vendus
	Tracteurs routiers spécialisés
58	Correspondance à la définition de tracteur routier spécialisé
	Tenue des dossiers et présentation de l'information
59	Durée de conservation
	Renseignements relatifs à la suspension ou à la révocation d'un certificat de l'EPA
59.1	Renseignements à fournir
	Document d'importation
60	Importation à des fins promotionnelles ou expérimentales
	Taux de location
61	Taux de location
	Demande de dispense
62	Demande
	Information sur les défauts
63	Forme de l'avis
	Entrée en vigueur
64	Enregistrement

Registration
SOR/2013-24 February 22, 2013

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT,
1999

**Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas
Emission Regulations**

P.C. 2013-160 February 22, 2013

Whereas, pursuant to subsection 332(1)^a of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^b, the Minister of the Environment published in the *Canada Gazette*, Part I, on April 14, 2012, a copy of the proposed *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations*, substantially in the annexed form, and persons were given an opportunity to file comments with respect to the Regulations or to file a notice of objection requesting that a board of review be established and stating the reasons for the objection;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to sections 160 and 162 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^b, makes the annexed *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations*.

Enregistrement
DORS/2013-24 Le 22 février 2013

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE
L'ENVIRONNEMENT (1999)

**Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre
des véhicules lourds et de leurs moteurs**

C.P. 2013-160 Le 22 février 2013

Attendu que, conformément au paragraphe 332(1)^a de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b, le ministre de l'Environnement a fait publier dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 14 avril 2012, le projet de règlement intitulé *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs*, conforme en substance au texte ci-après, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution d'une commission de révision,

À ces causes, sur recommandation du ministre de l'Environnement et en vertu des articles 160 et 162 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs*, ci-après.

^a S.C. 2004, c. 15, s. 31

^b S.C. 1999, c. 33

^a L.C. 2004, ch. 15, art. 31

^b L.C. 1999, ch. 33

Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations

Interpretation

Definitions

1 (1) The following definitions apply in these Regulations.

Act means the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*. (*Loi*)

adjusted loaded vehicle weight means the numerical average of the curb weight and the GVWR, and in the case of vehicles referred to in subsection 26(6) with an adjusted loaded vehicle weight of more than 6 350 kg (14,000 pounds), the value corresponding to the nearest 225 kg (500 pounds) increment. (*poids ajusté du véhicule chargé*)

aftertreatment device means a catalytic converter, particulate filter or any other system or component mounted downstream of the exhaust valve or exhaust port that is designed to decrease engine exhaust emissions before they are released into the environment. (*dispositif de traitement postcombustion*)

A to B testing means testing performed in pairs to allow comparison of vehicle A to vehicle B or engine A to engine B, as the case may be. (*essais A à B*)

auxiliary emission control device means any element of design that senses temperature, vehicle speed, engine RPM, transmission gear, manifold vacuum, or any other parameter for the purpose of activating, modulating, delaying or deactivating the operation of any part of an emission control system. (*dispositif antipollution auxiliaire*)

averaging set means, for the purpose of a company's participation in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47, any of the following groups of fleets of vehicles or engines:

(a) Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles, excluding those referred to in the definition **vocational vehicle**;

(b) Class 2B, Class 3, Class 4 and Class 5 vocational vehicles and incomplete vocational vehicles;

Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs

Définitions et interprétation

Définitions

1 (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

année de modèle L'année utilisée par le fabricant, conformément à l'article 4, pour désigner un modèle de véhicule ou de moteur. (*model year*)

cabine couchette Cabine de tracteur routier comportant un compartiment derrière le siège du conducteur qui est conçu pour être utilisé comme couchette et est accessible de l'habitacle du conducteur ou de l'extérieur du véhicule. (*sleeper cab*)

cabine de jour Cabine de tracteur routier qui n'est pas une cabine couchette. (*day cab*)

calibrages Spécifications et tolérances propres à une conception, à une version ou à une application d'un composant ou d'un assemblage caractérisant le fonctionnement du composant ou de l'assemblage sur toute sa plage d'utilisation. (*calibration*)

capacité nominale du réservoir à carburant Volume du réservoir spécifié par le fabricant, à trois huitièmes de litre (un dixième de gallon US) près. (*nominal tank capacity*)

certificat de l'EPA Certificat de conformité aux normes fédérales américaines délivré par l'EPA. (*EPA certificate*)

CFR Le *Code of Federal Regulations* des États-Unis, avec ses modifications successives. (*CFR*)

CH₄ Méthane. (*CH₄*)

classe 2B Classe de véhicules lourds dont le PNBV est supérieur à 3 856 kg (8 500 lb), mais d'au plus 4 536 kg (10 000 lb). (*Class 2B*)

classe 3 Classe de véhicules lourds dont le PNBV est supérieur à 4 536 kg (10 000 lb), mais d'au plus 6 350 kg (14 000 lb). (*Class 3*)

(c) Class 6 and Class 7 heavy-duty vehicles and heavy-duty incomplete vehicles;

(d) Class 8 heavy-duty vehicles and heavy-duty incomplete vehicles;

(e) heavy-duty engines that are spark-ignition engines;

(f) light heavy-duty engines that are compression-ignition engines;

(g) medium heavy-duty engines that are compression-ignition engines; or

(h) heavy heavy-duty engines that are compression-ignition engines. (*groupe de calcul de points*)

basic vehicle frontal area means the area enclosed by the geometric projection of the basic vehicle — including tires but not mirrors or air deflectors — along the longitudinal axis of the vehicle onto a plane perpendicular to that axis. (*surface frontale du véhicule de base*)

cab-complete vehicle means a heavy-duty incomplete vehicle with either a completed occupant compartment that requires only the addition of a cargo-carrying surface, work-performing equipment or load-bearing component to perform its intended functions or with the back of the cab cut out for the intended installation of a structure that permits access from the driver's area to the back of the vehicle. (*véhicule à cabine complète*)

calibration means the set of specifications and tolerances specific to a particular design, version or application of a component or assembly that describes its operation over its working range. (*calibrages*)

CFR means the *Code of Federal Regulations* of the United States, as amended from time to time. (*CFR*)

CH₄ means methane. (*CH₄*)

Class 2B means a class of heavy-duty vehicle that has a GVWR of more than 3 856 kg (8,500 pounds) but not more than 4 536 kg (10,000 pounds). (*classe 2B*)

Class 3 means a class of heavy-duty vehicle that has a GVWR of more than 4 536 kg (10,000 pounds) but not more than 6 350 kg (14,000 pounds). (*classe 3*)

Class 4 means a class of heavy-duty vehicle that has a GVWR of more than 6 350 kg (14,000 pounds) but not more than 7 257 kg (16,000 pounds). (*classe 4*)

classe 4 Classe de véhicules lourds dont le PNBV est supérieur à 6 350 kg (14 000 lb), mais d'au plus 7 257 kg (16 000 lb). (*Class 4*)

classe 5 Classe de véhicules lourds dont le PNBV est supérieur à 7 257 kg (16 000 lb), mais d'au plus 8 845 kg (19 500 lb). (*Class 5*)

classe 6 Classe de véhicules lourds dont le PNBV est supérieur à 8 845 kg (19 500 lb), mais d'au plus 11 793 kg (26 000 lb). (*Class 6*)

classe 7 Classe de véhicules lourds dont le PNBV est supérieur à 11 793 kg (26 000 lb), mais d'au plus 14 969 kg (33 000 lb). (*Class 7*)

classe 8 Classe de véhicules lourds dont le PNBV est supérieur à 14 969 kg (33 000 lb). (*Class 8*)

classe de service d'un véhicule S'entend de l'un des groupes suivants :

- a) les petits véhicules lourds;
- b) les véhicules mi-lourds;
- c) les gros véhicules lourds. (*vehicle service class*)

CO₂ Dioxyde de carbone. (*CO₂*)

configuration de moteur Combinaison unique de composants et de calibrages de moteurs de véhicules lourds ayant un effet sur les émissions mesurées. (*engine configuration*)

configuration de véhicule À l'égard des véhicules lourds et des véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, configuration au sens de l'article 104(d)(12)(i) de la sous-partie B, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR. (*vehicle configuration*)

cycle de service permanent Cycle d'essai prévu à l'article 1362 de la sous-partie N, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR. (*steady state duty cycle*)

cycle de service transitoire Cycle d'essai prévu à l'article 1333 de la sous-partie N, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR. (*transient duty cycle*)

dispositif antipollution auxiliaire Tout élément de conception qui perçoit la température, la vitesse du véhicule, le régime du moteur, le système de transmission, la dépression dans la tubulure ou tout autre paramètre dans le but d'activer, de moduler, de retarder ou de

Class 5 means a class of heavy-duty vehicle that has a GVWR of more than 7 257 kg (16,000 pounds) but not more than 8 845 kg (19,500 pounds). (*classe 5*)

Class 6 means a class of heavy-duty vehicle that has a GVWR of more than 8 845 kg (19,500 pounds) but not more than 11 793 kg (26,000 pounds). (*classe 6*)

Class 7 means a class of heavy-duty vehicle that has a GVWR of more than 11 793 kg (26,000 pounds) but not more than 14 969 kg (33,000 pounds). (*classe 7*)

Class 8 means a class of heavy-duty vehicle that has a GVWR of more than 14 969 kg (33,000 pounds). (*classe 8*)

compression-ignition engine means an engine that operates as a reciprocating internal combustion engine, but does not include an engine that operates under characteristics significantly similar to the theoretical Otto combustion cycle or an engine that uses a spark plug or other sparking device. (*moteur à allumage par compression*)

CO₂ means carbon dioxide. (*CO₂*)

CO₂ family certification level means the maximum CO₂ emission level that is determined by a company for heavy-duty engines. (*niveau de certification de la famille applicable au CO₂*)

curb weight means the actual or manufacturer's estimated weight of a heavy-duty vehicle in operational status with all standard equipment and includes the weight of fuel at nominal tank capacity and the weight of optional equipment. (*masse en état de marche*)

day cab means a tractor cab that is not a sleeper cab. (*cabine de jour*)

deteriorated emission level means the emission level that results from applying the applicable deterioration factor to the emission test results for a vehicle or engine. (*niveau d'émissions détérioré*)

deterioration factor means the relationship between the emission level measured at the end of useful life or at the point where it is the highest during the useful life and the undeteriorated emission level measured at the point corresponding to a maximum of 6 437 km (4,000 miles) of operation in relation to a vehicle that has stabilized emissions and a maximum of 125 hours of operation in relation to an engine that has stabilized emissions, determined in accordance with

- (a) section 1823(m) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, and section 104(d)(5)

désactiver le fonctionnement de toute partie du système antipollution. (*auxiliary emission control device*)

dispositif de traitement postcombustion Convertisseur catalytique, filtre à particules ou tout autre système ou composant monté en aval de la soupape ou de l'orifice d'échappement conçu pour réduire les émissions de gaz d'échappement du moteur avant leur rejet dans l'environnement. (*aftertreatment device*)

élément de conception À l'égard d'un véhicule ou d'un moteur :

- a) tout système de commande, y compris le logiciel, les systèmes de commande électronique et la logique de l'ordinateur;
- b) les calibrages du système de commande;
- c) les résultats de l'interaction entre les systèmes;
- d) les composants physiques. (*element of design*)

EPA L'Environmental Protection Agency des États-Unis. (*EPA*)

essais A à B Essais effectués en paires aux fins de comparaison d'un véhicule A à un véhicule B ou d'un moteur A à un moteur B, selon le cas. (*A to B testing*)

essai en ville S'entend de la Federal Test Procedure prévue à l'article 127 de la sous-partie B, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR pour se conformer aux normes FTP emission standards. (*FTP-based city test*)

essai sur route S'entend du HFET-based highway test de la Highway Fuel Economy Test Procedure prévue à la sous-partie B, partie 600, section de chapitre Q, chapitre I, titre 40 du CFR. (*HFET-based highway test*)

facteur de détérioration Relation entre le niveau d'émissions mesuré à la fin de la durée de vie utile ou au point où il est le plus élevé au cours de celle-ci et le niveau d'émissions non détérioré mesuré au point correspondant à une distance d'utilisation maximale de 6 437 km (4 000 milles) dans le cas d'un véhicule dont les émissions sont stabilisées, et à une durée d'utilisation maximale de 125 heures, dans le cas d'un moteur dont les émissions sont stabilisées, obtenue conformément à :

- a) pour les véhicules lourds et les véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux visés par la définition de **véhicule spécialisé**, l'article 1823(m) de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre

of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart B, of the CFR, in the case of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles, excluding those referred to in the definition **vocational vehicle**;

(b) section 241(c) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart C, of the CFR, in the case of vocational vehicles, incomplete vocational vehicles, tractors and incomplete tractors; and

(c) section 150(g) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart B, of the CFR, and section 241(c) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart C, of the CFR, in the case of heavy-duty engines. (*facteur de détérioration*)

electric vehicle means a heavy-duty vehicle that is not equipped with an internal combustion engine and is powered solely by an external source of electricity or solar power or a combination of both electricity and solar power. (*véhicule électrique*)

element of design means, in respect of a vehicle or engine,

- (a)** any control system, including computer software, electronic control systems and computer logic;
- (b)** any control system calibrations;
- (c)** the results of systems interaction; or
- (d)** any hardware items. (*élément de conception*)

emission control system means any emission control device, auxiliary emission control device, engine modification and strategy, and other element of design used to reduce exhaust emissions from a vehicle or engine. (*système antipollution*)

engine configuration means a unique combination of heavy-duty engine hardware and calibration that has an effect on measured emissions. (*configuration de moteur*)

engine family means the classification unit of a company's product line of heavy-duty engines for the purposes of testing selection, determined in accordance with section 230 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart C, of the CFR. (*famille de moteurs*)

EPA means the United States Environmental Protection Agency. (*EPA*)

I, titre 40 du CFR et à l'article 104(d)(5) de la sous-partie B, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR;

b) pour les véhicules spécialisés, les véhicules spécialisés incomplets, les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets, l'article 241(c) de la sous-partie C, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR;

c) pour les moteurs de véhicules lourds, l'article 150(g) de la sous-partie B, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR et à l'article 241(c) de la sous-partie C, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR. (*deterioration factor*)

famille de moteurs Unité de classification d'une gamme de produits de moteurs de véhicules lourds de l'entreprise aux fins de sélection pour les essais, déterminée conformément à l'article 230 de la sous-partie C, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR. (*engine family*)

gros moteur de véhicule lourd Moteur de véhicule lourd doté de chemises de cylindre conçu pour être réusiné plus d'une fois et pour être utilisé dans les véhicules lourds de classe 8. (*heavy heavy-duty engine*)

gros véhicule lourd Véhicule lourd de classe 8. (*heavy heavy-duty vehicle*)

groupe de calcul de points L'un ou l'autre des groupes de parcs de véhicules ou de moteurs ci-après aux fins de participation d'une entreprise au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47 :

- a)** les véhicules lourds et les véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux visés par la définition de **véhicule spécialisé**;
- b)** les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets des classes 2B, 3, 4 et 5;
- c)** les véhicules lourds et les véhicules lourds incomplets des classes 6 et 7;
- d)** les véhicules lourds et les véhicules lourds incomplets de classe 8;
- e)** les moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage commandé;
- f)** les petits moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression;
- g)** les moteurs moyens de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression;

EPA certificate means a certificate of conformity with U.S. federal standards issued by the EPA. (*certificat de l'EPA*)

family emission limit means, as the case may be,

- (a) the value corresponding to the product of 1.03 multiplied by the CO₂ family certification level in the case of a heavy-duty engine's CO₂ emissions; or
- (b) the maximum emission level determined by a company, in the case of
 - (i) a heavy-duty vehicle's CO₂ emissions, and,
 - (ii) a heavy-duty vehicle and heavy-duty engine's N₂O or CH₄ emissions. (*limite d'émissions de la famille*)

FTP-based city test means the Federal Test Procedure set out in section 127 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart B, of the CFR, to comply with the FTP emission standards. (*essai en ville*)

GAWR means the gross axle weight rating that is specified by a manufacturer as the load-carrying capacity of a single axle system, as measured at the tire-ground interface. (*PNBE*)

GCWR means the gross combination weight rating that is specified by a manufacturer as the maximum design loaded weight of a vehicle and trailer. (*PNBC*)

GEM computer simulation model means the EPA's GEM computer simulation model referred to in section 520 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR. (*modèle de simulation informatique GEM*)

GVWR means the gross vehicle weight rating that is specified by a manufacturer as the maximum design loaded weight of a vehicle. (*PNBV*)

heavy-duty completed vehicle means a heavy-duty vehicle that has a cargo-carrying surface, work-performing equipment or primary load-carrying device or that is capable of pulling a trailer. (*véhicule lourd complet*)

heavy-duty engine means an engine that is designed to be used for motive power in a vocational vehicle or a tractor. (*moteur de véhicule lourd*)

heavy-duty incomplete vehicle means a heavy-duty vehicle that is manufactured by assembling components — none of which, taken separately, constitutes a heavy-duty incomplete vehicle — and that consists of, at a minimum,

- h) les gros moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression. (*averaging set*)

limite d'émissions de la famille

- a) S'agissant des émissions de CO₂ des moteurs de véhicules lourds, la valeur correspondant au produit de 1,03 par le niveau de certification de la famille applicable au CO₂;
- b) s'agissant des émissions ci-après, le niveau d'émissions maximal déterminé par une entreprise :
 - (i) les émissions de CO₂ des véhicules lourds,
 - (ii) les émissions de N₂O et de CH₄ des véhicules lourds et des moteurs de véhicules lourds. (*family emission limit*)

Loi La Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999). (*Act*)

masse à l'essai Poids du véhicule utilisé ou représenté durant les essais. (*test weight*)

masse en état de marche Poids réel d'un véhicule lourd en état de marche ou celui estimé par le fabricant, compte tenu de tout équipement standard, du poids du carburant calculé selon la capacité nominale du réservoir à carburant et du poids de l'équipement facultatif. (*curb weight*)

modèle de simulation informatique GEM Modèle de simulation informatique GEM de l'EPA visé à l'article 520 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR. (*GEM computer simulation model*)

moteur à allumage commandé Moteur qui fonctionne selon des caractéristiques très semblables au cycle de combustion théorique d'Otto et qui utilise une bougie d'allumage ou tout autre mécanisme d'allumage commandé. (*spark-ignition engine*)

moteur à allumage par compression Moteur à mouvement alternatif à combustion interne, autre que celui qui fonctionne selon des caractéristiques très semblables au cycle de combustion théorique d'Otto et autre que celui qui utilise une bougie d'allumage ou tout autre mécanisme d'allumage commandé. (*compression-ignition engine*)

moteur de véhicule lourd Moteur conçu pour propulser un véhicule spécialisé ou un tracteur routier. (*heavy-duty engine*)

a chassis structure, a powertrain and wheels in the state in which all of those components are to be part of the heavy-duty completed vehicle, but that requires further manufacturing operations to become so. (*véhicule lourd incomplet*)

heavy-duty vehicle means an on-road vehicle that has a GVWR of more than 3 856 kg (8,500 pounds), a curb weight of more than 2 722 kg (6,000 pounds) or a basic vehicle frontal area in excess of 4.2 m² (45 square feet), but does not include a medium-duty passenger vehicle as defined in subsection 1(1) of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* or a vehicle regulated under the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*. (*véhicule lourd*)

heavy heavy-duty engine means a heavy-duty engine that has cylinder liners designed for multiple rebuilds and is designed to be used in Class 8 heavy-duty vehicles. (*gros moteur de véhicule lourd*)

heavy heavy-duty vehicle means a Class 8 heavy-duty vehicle. (*gros véhicule lourd*)

HFET-based highway test means the Highway Fuel Economy Test Procedure referred to in subpart B of Title 40, chapter I, subchapter Q, part 600, of the CFR. (*essai sur route*)

high-roof, in relation to a tractor, means having a roof height of 376 cm (148 inches) or more. (*toit élevé*)

hybrid engine or **hybrid powertrain** means an engine or a powertrain that is equipped with energy storage features — other than a conventional battery system or conventional flywheel — such as supplemental electric batteries and hydraulic accumulators. (*moteur hybride* ou *groupe motopropulseur hybride*)

hybrid vehicle means a heavy-duty vehicle that is equipped with energy storage features — other than a conventional battery system or conventional flywheel — such as supplemental electric batteries and hydraulic accumulators, in addition to an internal combustion engine or other engine that uses fuel. (*véhicule hybride*)

incomplete tractor means a heavy-duty incomplete vehicle that is designed to become a tractor on completion of manufacturing operations. (*tracteur routier incomplet*)

incomplete vocational vehicle means a heavy-duty incomplete vehicle that is designed to become a vocational vehicle on completion of manufacturing operations. (*véhicule spécialisé incomplet*)

moteur hybride ou **groupe motopropulseur hybride** Moteur ou groupe motopropulseur doté d'éléments de stockage de l'énergie — autres qu'un système de batterie conventionnel ou qu'un volant moteur conventionnel — tels que des batteries électriques supplémentaires et des accumulateurs hydrauliques. (*hybrid engine* or *hybrid powertrain*)

moteur moyen de véhicule lourd Moteur de véhicule lourd conçu pour être utilisé dans les véhicules lourds des classes 6 et 7. (*medium heavy-duty engine*)

N₂O Oxyde nitreux. (*N₂O*)

niveau de certification de la famille applicable au CO₂ Niveau d'émissions maximal de CO₂ déterminé par une entreprise pour les moteurs de véhicules lourds. (*CO₂ family certification level*)

niveau d'émissions détérioré Niveau d'émissions obtenu compte tenu du facteur de détérioration applicable aux résultats des essais d'émissions d'un véhicule ou d'un moteur. (*deteriorated emission level*)

niveau de résistance au roulement du pneu Valeur représentant la résistance au roulement d'une configuration de pneu, exprimée en kg/tonne. (*tire rolling resistance level*)

petit moteur de véhicule lourd Moteur de véhicule lourd conçu pour être utilisé dans les véhicules lourds des classes 2B, 3, 4 et 5. (*light heavy-duty engine*)

petit véhicule lourd Véhicule lourd des classes 2B, 3, 4 ou 5. (*light heavy-duty vehicle*)

PNBC Poids nominal brut combiné spécifié par le fabricant comme étant le poids théorique maximal du véhicule et de la remorque chargés. (*GCWR*)

PNBE Poids nominal brut sur l'essieu spécifié par le fabricant comme étant le poids sur un seul système d'essieux du véhicule chargé, mesuré au point de contact du pneu avec le sol. (*GAWR*)

PNBV Poids nominal brut spécifié par le fabricant comme étant le poids théorique maximal d'un véhicule chargé. (*GVWR*)

poids ajusté du véhicule chargé La moyenne numérique de la masse en état de marche du véhicule et du PNBV et, dans le cas des véhicules visés au paragraphe 26(6) dont le poids ajusté du véhicule chargé est supérieur à 6 350 kg (14 000 lb), la valeur correspondant au plus proche incrément de 225 kg (500 lb). (*adjusted loaded vehicle weight*)

innovative technology means a greenhouse gas emission reduction technology for which the total emission reduction attributable to it cannot be measured by either GEM computer simulation modelling or the test procedures specified under these Regulations. (*technologie innovatrice*)

light heavy-duty engine means a heavy-duty engine that is designed to be used in Class 2B, Class 3, Class 4 or Class 5 heavy-duty vehicles. (*petit moteur de véhicule lourd*)

light heavy-duty vehicle means a Class 2B, Class 3, Class 4 or Class 5 heavy-duty vehicle. (*petit véhicule lourd*)

low-roof, in relation to a tractor, means having a roof height of 305 cm (120 inches) or less. (*toit bas*)

medium heavy-duty engine means a heavy-duty engine that is designed to be used in Class 6 and Class 7 heavy-duty vehicles. (*moteur moyen de véhicule lourd*)

medium heavy-duty vehicle means a Class 6 or Class 7 heavy-duty vehicle. (*véhicule mi-lourd*)

mid-roof, in relation to a tractor, means having a roof height of more than 305 cm (120 inches) but less than 376 cm (148 inches). (*toit moyen*)

model year means the year, determined in accordance with section 4, that is used by a manufacturer to designate a model of vehicle or engine. (*année de modèle*)

nominal tank capacity means the fuel tank's volume that is specified by a manufacturer to the nearest three eighths of a litre (one tenth of a U.S. gallon). (*capacité nominale du réservoir à carburant*)

N₂O means nitrous oxide. (*N₂O*)

on-road vehicle means a self-propelled vehicle that is designed for or capable of transporting persons, property, material or permanently or temporarily affixed apparatus on a highway, but does not mean a vehicle that

(a) cannot exceed a speed of 40 km/h (25 miles per hour) on a level paved surface;

(b) lacks features customarily associated with safe and practical highway use such as a reverse gear, a differential or safety features that are required by federal or provincial laws;

prise de mouvement Arbre moteur secondaire ou autre système d'un véhicule qui fournit une puissance auxiliaire importante autrement que pour propulser le véhicule ou assurer le fonctionnement des accessoires dont il est normalement équipé, tels que le système de climatisation, la servodirection et les accessoires de base. (*power take-off*)

rayon sous charge statique Distance entre la surface plane où se trouve le véhicule et le centre de l'essieu, mesurée selon la masse en état de marche du véhicule lorsqu'il est stationnaire, que les roues sont parallèles à la ligne médiane longitudinale du véhicule et que les pneus sont gonflés à la pression de gonflage à froid recommandée par le fabricant. (*static loaded radius*)

sous-configuration de véhicule S'entend, pour une configuration de véhicules lourds et de véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, d'une combinaison unique de masse à l'essai et de puissance du moteur — alors que le véhicule a un chargement sur route — équivalentes, et d'autres caractéristiques fonctionnelles ou paramètres pouvant avoir une incidence importante sur les émissions de CO₂ pour cette configuration de véhicule. (*vehicle subconfiguration*)

surface frontale du véhicule de base Surface délimitée par la projection géométrique du véhicule de base, y compris les pneus, mais non les rétroviseurs et les déflecteurs d'air, selon l'axe longitudinal du véhicule sur un plan perpendiculaire à cet axe. (*basic vehicle frontal area*)

système antipollution Tous les dispositifs antipollution auxiliaires ou non, les modifications et stratégies moteur et autres éléments de conception destinés à réduire les émissions de gaz d'échappement d'un véhicule ou d'un moteur. (*emission control system*)

technologie innovatrice S'entend d'une technologie de réduction des gaz à effet de serre pour laquelle la réduction totale des émissions qui lui est attribuable ne peut être mesurée par le modèle de simulation informatique GEM ni par les méthodes d'essais prévues par le présent règlement. (*innovative technology*)

toit bas S'agissant d'un tracteur routier, toit d'une hauteur de 305 cm (120 pouces) ou moins. (*low-roof*)

toit élevé S'agissant d'un tracteur routier, toit d'une hauteur de 376 cm (148 pouces) ou plus. (*high-roof*)

toit moyen S'agissant d'un tracteur routier, toit d'une hauteur de plus de 305 cm (120 pouces), mais inférieure à 376 cm (148 pouces). (*mid-roof*)

(c) exhibits features that render its use on a highway unsafe, impractical or highly unlikely, such as tracked road contact means or inordinate size; or

(d) is a military vehicle that is designed for use in combat or combat support. (*véhicule routier*)

power take-off means a secondary engine shaft or other system of a vehicle that provides substantial auxiliary power for purposes unrelated to vehicle propulsion or the functioning of customary vehicle accessories such as air conditioning, power steering and basic accessories. (*prise de mouvement*)

sleeper cab means a tractor cab that has a compartment located behind the driver's seat that is designed to be used as a sleeping accommodation and that is accessible either from the driver's compartment or from outside the vehicle. (*cabine couchette*)

spark-ignition engine means an engine that operates under characteristics significantly similar to the theoretical Otto combustion cycle and uses a spark plug or other sparking device. (*moteur à allumage commandé*)

static loaded radius means the distance between the level surface where the vehicle is located and the axle centre measured at curb weight when the vehicle is stationary, with the wheels parallel to the vehicle's longitudinal centre line and the tires inflated to the manufacturer's recommended cold tire inflation pressure. (*rayon sous charge statique*)

steady state duty cycle means the test cycle that is referred to in section 1362 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart N, of the CFR. (*cycle de service permanent*)

test weight means the vehicle weight that is used or represented during testing. (*masse à l'essai*)

tire rolling resistance level means the rolling resistance of a tire configuration, expressed in kilograms per tonne. (*niveau de résistance au roulement du pneu*)

tractor means a Class 7 or Class 8 heavy-duty vehicle that is manufactured primarily for pulling a trailer but not for carrying cargo other than cargo in the trailer. (*tracteur routier*)

transient duty cycle means the test cycle that is referred to in section 1333 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart N, of the CFR. (*cycle de service transitoire*)

tracteur routier Véhicule lourd des classes 7 ou 8 construit principalement pour tirer une remorque mais non pour transporter un chargement autre que celui contenu dans la remorque. (*tractor*)

tracteur routier incomplet Véhicule lourd incomplet destiné à être un tracteur routier une fois les opérations de fabrication achevées. (*incomplete tractor*)

tracteur routier spécialisé L'un ou l'autre des tracteurs routiers ci-après qui n'est pas conçu principalement pour fonctionner à des vitesses élevées et constantes, notamment sur les autoroutes, ou dont le rendement ne serait pas meilleur à la suite des améliorations conçues pour les tracteurs de ligne :

a) le tracteur routier à toit bas conçu pour le ramassage et la livraison locaux;

b) le tracteur routier conçu pour être utilisé à la fois sur route et hors route, comme le tracteur routier muni d'un cadre renforcé et d'une garde au sol élevée;

c) le tracteur routier dont le PNBC est supérieur à 54 431 kg (120 000 lb). (*vocational tractor*)

véhicule à cabine complète Véhicule lourd incomplet qui comporte un habitacle complet nécessitant seulement l'ajout d'une surface de chargement, d'un équipement de travail ou d'un élément porteur pour remplir ses fonctions caractéristiques ou dont l'arrière de la cabine est découpé en vue de l'installation d'une structure permettant de passer du poste de conduite à l'arrière du véhicule. (*cab-complete vehicle*)

véhicule électrique Véhicule lourd qui n'est pas doté d'un moteur à combustion interne et qui est alimenté exclusivement par une source externe d'électricité ou d'énergie solaire, ou par une combinaison des ces deux sources externes. (*electric vehicle*)

véhicule hybride Véhicule lourd qui est doté d'éléments de stockage de l'énergie — autres qu'un système de batterie conventionnel ou qu'un volant moteur conventionnel — tels que des batteries électriques supplémentaires et des accumulateurs hydrauliques et qui est muni d'un moteur à combustion interne ou d'un autre type de moteur utilisant du carburant. (*hybrid vehicle*)

véhicule lourd Véhicule routier dont le PNBV est supérieur à 3 856 kg (8 500 lb), dont la masse en état de marche est supérieure à 2 722 kg (6 000 lb) ou dont la surface frontale du véhicule de base est supérieure à 4,2 m² (45 pieds carrés), à l'exclusion d'un véhicule moyen à passagers au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*

vehicle configuration means, in respect of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles, a configuration as defined in section 104(d)(12)(i) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart B, of the CFR. (*configuration de véhicule*)

vehicle service class means any one of the following groups:

- (a) light heavy-duty vehicles;
- (b) medium heavy-duty vehicles; or
- (c) heavy heavy-duty vehicles. (*classe de service d'un véhicule*)

vehicle subconfiguration means, within a vehicle configuration of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles, a unique combination of equivalent test weight and road load horsepower, and any other operational characteristics or parameters that may significantly affect CO₂ emissions within the vehicle configuration. (*sous-configuration de véhicule*)

vocational tractor means any of the following tractors that are not designed primarily to operate at high and constant speeds such as on highways, or that would not benefit from efficiency improvements designed for line-haul tractors:

- (a) a low-roof tractor that is designed for local pickup and delivery;
- (b) a tractor that is designed for both on-road and off-road use, such as a tractor with a reinforced frame and increased ground clearance; or
- (c) a tractor that has a GCWR of more than 54 431 kg (120,000 pounds). (*tracteur routier spécialisé*)

vocational vehicle means any of the following:

- (a) a Class 4, Class 5 or Class 6 heavy-duty vehicle;
- (b) a Class 7 or Class 8 heavy-duty vehicle that is not a tractor;
- (c) a vocational tractor;
- (d) a heavy-duty incomplete vehicle that is not a cab-complete vehicle and is equipped with an engine conforming to the alternative standard referred to in section 25; or
- (e) a Class 2B or Class 3 heavy-duty vehicle referred to in section 104(f) of Title 40, chapter I, subchapter U,

et d'un véhicule régi par le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*. (*heavy-duty vehicle*)

véhicule lourd complet S'entend d'un véhicule lourd qui est doté d'une surface de chargement, d'un équipement de travail ou d'un dispositif de transport de chargement principal ou qui peut tirer une remorque. (*heavy-duty completed vehicle*)

véhicule lourd incomplet Véhicule lourd construit par montage de pièces — lesquelles, séparément, ne forment pas un véhicule lourd incomplet — et qui comporte au moins un châssis, le groupe motopropulseur et les roues dans l'état dans lequel ces composants doivent être pour faire partie du véhicule lourd complet, mais qui nécessite d'autres opérations de fabrication pour devenir un véhicule lourd complet. (*heavy-duty incomplete vehicle*)

véhicule mi-lourd Véhicule lourd des classes 6 ou 7. (*medium heavy-duty vehicle*)

véhicule routier Véhicule autopropulsé conçu pour transporter sur une voie publique des personnes, des biens, des matériaux ou des appareils fixés en permanence ou temporairement, ou pouvant le faire, à l'exclusion du véhicule qui, selon le cas :

- a) ne peut dépasser une vitesse de 40 km/h (25 milles à l'heure) sur une surface de niveau revêtu;
- b) n'est pas doté d'éléments normalement associés à l'usage sûr et pratique sur les voies publiques, notamment un pignon de marche arrière, un différentiel ou des dispositifs de sécurité exigés par les lois fédérales ou provinciales;
- c) possède des caractéristiques qui rendent son usage sur les voies publiques non sécuritaire, impossible ou très peu probable, notamment un contact avec le sol au moyen de chenilles ou une taille anormalement grande;
- d) est un véhicule militaire conçu à des fins de combat ou d'appui tactique. (*on-road vehicle*)

véhicule spécialisé L'un ou l'autre des véhicules suivants :

- a) les véhicules lourds des classes 4, 5 et 6;
- b) les véhicules lourds des classes 7 et 8 qui ne sont pas des tracteurs routiers;
- c) les tracteurs routiers spécialisés;

part 1037, subpart B, of the CFR. (*véhicule spécialisé*)

CFR

(2) Standards that are incorporated by reference in these Regulations from the CFR are those expressly set out in the CFR and must be read as excluding

- (a) references to the EPA or the Administrator of the EPA exercising discretion in any way;
- (b) references to the Secretary of Transportation exercising discretion in any way;
- (c) alternative standards related to fleet averages, other averages, emission credits, small volume manufacturers or financial hardship; and
- (d) standards or evidence of conformity of any authority other than the EPA.

Interpretation

(3) For the purposes of subsection (2), a reference in the CFR to “carbon-related exhaust emissions” and “CREE” must be read as “CO₂ emissions”.

Rounding

(4) The calculations and measurements in these Regulations must be rounded in accordance with section 20(e) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1065, subpart A, of the CFR, unless otherwise provided in

- (a) these Regulations;
- (b) part 1037 of Title 40, chapter I, subchapter U, of the CFR, for the applicable standards and test procedures in the case of heavy-duty vehicles; or
- (c) part 1036 of Title 40, chapter I, subchapter U, of the CFR, for the applicable standards and test procedures in the case of heavy-duty engines.

d) les véhicules lourds incomplets qui ne sont pas des véhicules à cabine complète et qui sont dotés d'un moteur conforme à la norme de rechange visée à l'article 25;

e) les véhicules lourds des classes 2B et 3 visés à l'article 104(f) de la sous-partie B, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR. (*vocational vehicle*)

véhicule spécialisé incomplet Véhicule lourd incomplet destiné à être un véhicule spécialisé une fois les opérations de fabrication achevées. (*incomplete vocational vehicle*)

CFR

(2) Les normes du CFR qui sont incorporées par renvoi dans le présent règlement sont celles qui sont expressément établies dans le CFR, et elles sont interprétées compte non tenu :

- a) des renvois à l'EPA ou à son administrateur exerçant son pouvoir discrétionnaire;
- b) des renvois au secrétaire des Transports exerçant son pouvoir discrétionnaire;
- c) des normes de rechange relatives aux moyennes pour les parcs ou autres moyennes, aux points relatifs aux émissions, aux fabricants à faible volume ou aux difficultés financières;
- d) des normes et des justifications de conformité de toute autorité autre que l'EPA.

Interprétation

(3) Pour l'application du paragraphe (2), les mentions de « carbon-related exhaust emissions » et de « CREE » dans le CFR s'entendent au sens d'« émissions de CO₂ ».

Arrondissement

(4) Les mesures et calculs prévus par le présent règlement sont arrondis conformément à l'article 20(e) de la sous-partie A, partie 1065, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, sauf disposition contraire soit :

- a) du présent règlement;
- b) de la partie 1037 de la section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, en ce qui a trait aux normes et méthodes d'essai applicables dans le cas de véhicules lourds;
- c) de la partie 1036 de la section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, en ce qui a trait aux normes et

Useful life

(5) “Useful life”, unless otherwise provided in these Regulations, refers to the period of time or use in respect of which an emission standard applies to, as the case may be,

(a) Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles — excluding those referred to in the definition **vocational vehicle** in subsection (1) — namely, 11 years or 193 121 km (120,000 miles), whichever occurs first;

(b) Class 2B, Class 3, Class 4 and Class 5 vocational vehicles and incomplete vocational vehicles, heavy-duty engines that are spark-ignition engines and light heavy-duty engines that are compression-ignition engines, namely, 10 years or 177 027 km (110,000 miles), whichever occurs first;

(c) Class 6 and Class 7 vocational vehicles and incomplete vocational vehicles, Class 7 tractors and incomplete tractors and medium heavy-duty engines that are compression-ignition engines, namely, 10 years or 297 728 km (185,000 miles), whichever occurs first;

(d) Class 8 vocational vehicles, incomplete vocational vehicles, tractors and incomplete tractors, namely, 10 years or 700 064 km (435,000 miles), whichever occurs first; or

(e) heavy heavy-duty engines that are compression-ignition engines, namely, as set out in section 2 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR, for emissions of oxides of nitrogen (NO_x), hydrocarbon (HC), particulate matter (PM) and carbon monoxide (CO).

Roof height — tractors

(6) Subject to subsections (7) and (8), “roof height” refers to the maximum height of a tractor, rounded to the nearest inch, excluding small accessories such as exhaust pipes and antennas, but including large accessories such as roof fairings, and measured with tires inflated to the manufacturer’s recommended cold tire inflation pressure and without occupants or cargo onboard.

méthodes d’essai applicables dans le cas de moteurs de véhicules lourds.

Durée de vie utile

(5) Sauf disposition contraire du présent règlement, la durée de vie utile correspond à la période de temps ou d’utilisation pour laquelle une norme d’émissions s’applique :

a) dans le cas des véhicules lourds et des véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux visés par la définition de **véhicule spécialisé** au paragraphe (1), onze ans ou 193 121 km (120 000 milles), selon la première de ces éventualités;

b) dans le cas des véhicules spécialisés et des véhicules spécialisés incomplets des classes 2B, 3, 4 et 5, des moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage commandé et des petits moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression, dix ans ou 177 027 km (110 000 milles), selon la première de ces éventualités;

c) dans le cas des véhicules spécialisés et des véhicules spécialisés incomplets des classes 6 et 7, des tracteurs routiers et des tracteurs routiers incomplets de classe 7 et des moteurs moyens de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression, dix ans ou 297 728 km (185 000 milles), selon la première de ces éventualités;

d) dans le cas des véhicules spécialisés, des véhicules spécialisés incomplets, des tracteurs routiers et des tracteurs routiers incomplets de classe 8, dix ans ou 700 064 km (435 000 milles), selon la première de ces éventualités;

e) dans le cas des gros moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression, la durée de vie utile mentionnée à l’article 2 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR applicable pour les émissions d’oxydes d’azote (NO_x), d’hydrocarbures (HC), de particules atmosphériques (PM) et de monoxyde de carbone (CO).

Hauteur de toit — tracteur routier

(6) Sous réserve des paragraphes (7) et (8), la hauteur de toit correspond à la hauteur maximale d’un tracteur routier, arrondie au pouce près — à l’exclusion des petits accessoires tels que les tuyaux d’échappement et les antennes, mais y compris les gros accessoires comme les carénages de toit —, mesurée sans occupants ni chargement, les pneus gonflés à la pression de gonflage à froid recommandée par le fabricant.

Roof height measurement — tractors

(7) The roof height of a tractor must be measured with a static loaded radius equal to the arithmetic mean of the largest and smallest static loaded radius of the tires that are recommended for the tractor by the manufacturer.

Adjustable roof fairing — tractors

(8) In the case of a tractor equipped with an adjustable roof fairing, the roof height must be measured with the fairing in its lowest setting.

Family emission limit

(9) A family emission limit and a CO₂ family certification level must be expressed to the same number of decimal places as the emission standard they replace.

Spark-ignition engines

(10) For the purposes of these Regulations, a spark-ignition engine that is regulated as a “diesel engine” under part 86 of Title 40, chapter I, subchapter C, of the CFR, must conform to the standards, test procedures and calculation methods applicable to a compression-ignition engine.

Compression-ignition engines

(11) For the purposes of these Regulations, a compression-ignition engine that is regulated as an “Otto-cycle engine” under part 86 of Title 40, chapter I, subchapter C, of the CFR, must conform to the standards, test procedures and calculation methods applicable to a spark-ignition engine.

Concurrent sale

1.1 For the purposes of these Regulations, a vehicle or engine of a specific model year that is sold in Canada is considered to be sold concurrently in Canada and in the United States if a vehicle or engine of that model year that belongs to the same test group or engine family is offered for sale in the United States during the 365 days preceding

(a) in the case of a vehicle or engine that is imported into Canada, the day on which the vehicle or engine is imported; and

(b) in the case of a vehicle or engine that is manufactured in Canada,

(i) the day on which the national emissions mark is applied to the vehicle or engine, if known, or

Mesure de hauteur — tracteur routier

(7) La hauteur de toit d'un tracteur routier est mesurée avec un rayon sous charge statique correspondant à la moyenne arithmétique du plus grand et du plus petit rayon sous charge statique des pneus recommandés par le fabricant pour ce tracteur routier.

Toit réglable — tracteur routier

(8) Dans le cas d'un tracteur routier doté d'un carénage de toit réglable, la hauteur de toit est mesurée avec le carénage ajusté à sa position la plus basse.

Limite d'émissions de la famille

(9) La limite d'émissions de la famille et le niveau de certification de la famille applicable au CO₂ sont exprimés avec le même nombre de décimales que la norme d'émissions qu'ils remplacent.

Moteur à allumage commandé

(10) Pour l'application du présent règlement, le moteur à allumage commandé qui est régi comme un moteur diesel (*diesel engine*) sous le régime de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR, doit être conforme aux normes, aux méthodes d'essai et aux méthodes de calcul prévus pour un moteur à allumage par compression.

Moteur à allumage par compression

(11) Pour l'application du présent règlement, le moteur à allumage par compression qui est régi comme un moteur à cycle Otto (*Otto-cycle engine*) en vertu de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR, doit être conforme aux normes, aux méthodes d'essai et aux méthodes de calcul prévus pour un moteur à allumage commandé.

Vente au Canada et aux États-Unis

1.1 Pour l'application du présent règlement, les véhicules et les moteurs d'une année de modèle donnée qui sont vendus au Canada sont considérés comme vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période si un véhicule ou un moteur de l'année de modèle en cause appartenant au même groupe d'essai ou à la même famille de moteurs est mis en vente aux États-Unis au cours des trois cent soixante-cinq jours précédant la date applicable suivante :

a) s'agissant d'un véhicule ou d'un moteur importé au Canada, la date de son importation;

b) s'agissant d'un véhicule ou d'un moteur fabriqué au Canada :

(ii) if the day referred to in subparagraph (i) is not known, the day on which the main assembly of the vehicle or the manufacture of the engine, as the case may be, was completed.

SOR/2015-186, s. 61.

Purpose

Purpose

2 The purpose of these Regulations is to reduce greenhouse gas emissions from heavy-duty vehicles and engines by establishing emission standards and test procedures that are aligned with the federal requirements of the United States.

Background

Background

3 These Regulations set out

- (a) prescribed classes of vehicles and engines for the purposes of section 149 of the Act;
- (b) requirements respecting the conformity of heavy-duty vehicles and heavy-duty engines with greenhouse gas emission standards for the purposes of section 153 of the Act;
- (c) requirements respecting the conformity of fleets of heavy-duty vehicles and heavy-duty engines to greenhouse gas emission standards and other requirements for carrying out the purposes of Division 5 of Part 7 of the Act; and
- (d) a credit system for the purposes of section 162 of the Act.

Model Year

Model year

4 (1) A year that is used by a manufacturer as a model year must,

- (a) if the period of production of a model of heavy-duty vehicle or heavy-duty engine does not include January 1 of a calendar year, correspond to the calendar year during which the period of production falls; or

(i) dans le cas où la date de l'apposition de la marque nationale sur le véhicule ou le moteur est connue, cette date,

(ii) dans les autres cas, la date de la fin de l'assemblage principal s'il s'agit d'un véhicule, ou celle de la fin de la fabrication s'il s'agit d'un moteur.

DORS/2015-186, art. 61.

Objet

Objet

2 Le présent règlement a pour objet la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des véhicules lourds et de leurs moteurs par l'établissement de normes d'émissions et de procédures d'essai compatibles avec les exigences fédérales des États-Unis.

Contexte

Contexte

3 Le présent règlement :

- a) désigne des catégories de véhicules et de moteurs pour l'application de l'article 149 de la Loi;
- b) énonce, pour l'application de l'article 153 de la Loi, des exigences concernant la conformité des véhicules lourds et des moteurs de véhicules lourds aux normes d'émissions de gaz à effet de serre;
- c) énonce, pour l'application de la section 5 de la partie 7 de la Loi, des exigences concernant la conformité des parcs de véhicules lourds et de moteurs de véhicules lourds aux normes d'émissions de gaz à effet de serre et d'autres exigences;
- d) institue un système de points pour l'application de l'article 162 de la Loi.

Année de modèle

Année de modèle

4 (1) L'année utilisée par le fabricant à titre d'année de modèle correspond :

- a) dans le cas où la période de production du modèle de véhicule lourd ou de moteur de véhicule lourd ne comprend pas le 1^{er} janvier d'une année civile, à l'année civile en cours durant la période de production;
- b) dans le cas où la période de production du modèle de véhicule lourd ou de moteur de véhicule lourd

(b) if the period of production of a model of heavy-duty vehicle or heavy-duty engine includes January 1 of a calendar year, correspond to that calendar year.

Period of production

(2) The period of production of a model of heavy-duty vehicle or heavy-duty engine must include only one January 1.

Prescribed Classes of Vehicles and Engines

Heavy-duty vehicles

5 (1) The following classes of vehicles are prescribed for the purposes of the definition **vehicle** in section 149 of the Act:

- (a) Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles;
- (b) vocational vehicles;
- (c) tractors; and
- (d) heavy-duty incomplete vehicles.

Heavy-duty engines

(2) Heavy-duty engines are prescribed for the purposes of the definition **engine** in section 149 of the Act.

Exclusion

(3) The prescribed classes of vehicles and engines referred to in subsections (1) and (2) do not include heavy-duty vehicles or heavy-duty engines that are to be exported and that are accompanied by written evidence establishing that they will not be sold for use or used in Canada.

Transportation within Canada — heavy-duty vehicles

(4) For the purposes of section 152 of the Act, the prescribed vehicles are the vehicles referred to in subsection (1) for which the main assembly is completed in Canada, other than a vehicle that will be used in Canada solely for purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing.

Transportation within Canada — heavy-duty engines

(5) For the purposes of section 152 of the Act, the prescribed engines are the engines referred to in subsection (2) that are manufactured in Canada, other than

comprend le 1^{er} janvier d'une année civile, à cette année civile.

Période de production

(2) La période de production d'un modèle de véhicule lourd ou d'un moteur de véhicule lourd ne peut comprendre qu'un seul 1^{er} janvier.

Catégories de véhicules et de moteurs

Véhicules lourds

5 (1) Les catégories de véhicules ci-après sont désignées pour l'application de la définition de **véhicule** à l'article 149 de la Loi :

- a) les véhicules lourds des classes 2B et 3;
- b) les véhicules spécialisés;
- c) les tracteurs routiers;
- d) les véhicules lourds incomplets.

Moteurs de véhicules lourds

(2) La catégorie de moteurs de véhicules lourds est désignée pour l'application de la définition de **moteur** à l'article 149 de la Loi.

Exceptions

(3) Les véhicules lourds et les moteurs de véhicules lourds destinés à être exportés qui sont accompagnés d'une preuve écrite attestant qu'ils ne seront pas vendus pour être utilisés ou utilisés au Canada ne sont pas compris dans les catégories de véhicules et de moteurs prévues aux paragraphes (1) et (2).

Transport au Canada — véhicules lourds

(4) Pour l'application de l'article 152 de la Loi, les véhicules réglementés sont ceux visés au paragraphe (1) dont l'assemblage principal a lieu au Canada, sauf ceux destinés à être utilisés au Canada à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales.

Transport au Canada — moteurs de véhicules lourds

(5) Pour l'application de l'article 152 de la Loi, les moteurs réglementés sont ceux visés au paragraphe (2) qui sont fabriqués au Canada, sauf :

- a) ceux destinés à être utilisés au Canada à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales;

(a) an engine that will be used in Canada solely for purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing;

(b) an engine that is to be installed in a heavy-duty vehicle before sale to the vehicle's first retail purchaser; and

(c) an engine that is to be installed as a replacement engine in a heavy-duty vehicle that has a national emissions mark applied to it, if the replacement engine is

(i) of the same model year as the original engine, and

(ii) identical to or better than the original engine with respect to emissions.

National Emissions Mark

Application

6 (1) A company that intends to apply a national emissions mark to a vehicle or engine for the purposes of these Regulations must apply to the Minister to obtain an authorization in accordance with paragraphs 7(2)(a) to (c) and (e) of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* and the application must include the street address where the records referred to in section 59 of these Regulations will be maintained.

Exception

(2) Subsection (1) does not apply to a company that, on the day on which these Regulations come into force, is authorized to apply the national emissions mark to a vehicle or engine under the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

National emissions mark

7 A company that applies a national emissions mark to a vehicle or engine must comply with section 8 of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

Labelling

Non EPA-certified engines

8 (1) Heavy-duty engines and the engines referred to in section 25 that are imported or manufactured in Canada — other than EPA-certified engines that bear the label referred to in subparagraph 53(d)(ii) — must bear a compliance label that sets out the following information:

b) ceux destinés à être installés dans un véhicule lourd avant la vente du véhicule au premier usager;

c) ceux destinés à être installés pour remplacer le moteur d'un véhicule lourd sur lequel la marque nationale a été apposée, à condition que le moteur de remplacement soit, à la fois :

(i) de la même année de modèle que le moteur original,

(ii) identique au moteur original ou amélioré en ce qui a trait aux émissions.

Marque nationale

Demande d'autorisation

6 (1) L'entreprise qui prévoit apposer la marque nationale sur un véhicule ou un moteur pour l'application du présent règlement présente au ministre une demande d'autorisation à cette fin conformément aux alinéas 7(2) a) à c) et e) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* et l'adresse municipale du lieu de conservation des dossiers visés à l'article 59 du présent règlement est indiquée dans cette demande.

Exception

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'entreprise qui, à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, est autorisée à apposer une marque nationale sur des véhicules ou des moteurs en vertu du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

Marque nationale

7 L'entreprise qui appose la marque nationale sur un véhicule ou un moteur se conforme aux exigences prévues à l'article 8 du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

Étiquette

Moteurs non visés par un certificat de l'EPA

8 (1) Les moteurs de véhicules lourds et les moteurs visés à l'article 25 importés ou fabriqués au Canada, autres que ceux visés par un certificat de l'EPA qui portent l'étiquette visée au sous-alinéa 53d)(ii), portent une étiquette de conformité sur laquelle figurent les renseignements suivants :

(a) subject to subsection (2), the statement “THIS ENGINE CONFORMS TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED BY THE CANADIAN HEAVY-DUTY VEHICLE AND ENGINE GREENHOUSE GAS EMISSION REGULATIONS IN EFFECT FOR MODEL YEAR [MODEL YEAR] / CE MOTEUR EST CONFORME À TOUTES LES NORMES QUI LUI SONT APPLICABLES EN VERTU DU RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DES VÉHICULES LOURDS ET DE LEURS MOTEURS DU CANADA EN VIGUEUR POUR L’ANNÉE DE MODÈLE [ANNÉE DE MODÈLE]”;

(b) the name of the engine’s manufacturer;

(c) the engine’s model year if a national emissions mark is applied to the engine;

(d) subject to subsection (3), the engine’s date of manufacture;

(e) subject to subsection (3), the engine’s unique identification number;

(f) the model designations;

(g) the engine displacement;

(h) the identification of the emission control system;

(i) the engine family or the test group, as the case may be;

(j) the limits on the types of use for the engine to ensure that the emission standards set out in these Regulations are complied with;

(k) the engine specifications and adjustments recommended by the engine’s manufacturer;

(l) in the case of a spark-ignition engine, the valve lash, idle speed, ignition timing and idle air-fuel mixture setting procedure and value; and

(m) in the case of a compression-ignition engine, the engine power specified by the manufacturer and expressed in HP, the RPM at the specified horsepower, the fuel rate at the specified horsepower expressed in mm³ per stroke, the valve lash, idle speed and initial injection timing.

National emissions mark

(2) Paragraph (1)(a) does not apply when a national emissions mark is applied to the engine.

a) sous réserve du paragraphe (2), la mention « THIS ENGINE CONFORMS TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED BY THE CANADIAN HEAVY-DUTY VEHICLE AND ENGINE GREENHOUSE GAS EMISSION REGULATIONS IN EFFECT FOR MODEL YEAR [MODEL YEAR] / CE MOTEUR EST CONFORME À TOUTES LES NORMES QUI LUI SONT APPLICABLES EN VERTU DU RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DES VÉHICULES LOURDS ET DE LEURS MOTEURS DU CANADA EN VIGUEUR POUR L’ANNÉE DE MODÈLE [ANNÉE DE MODÈLE] »;

b) le nom du fabricant du moteur;

c) l’année de modèle du moteur, si la marque nationale est apposée sur le moteur;

d) sous réserve du paragraphe (3), la date de fabrication du moteur;

e) sous réserve du paragraphe (3), le numéro d’identification unique du moteur;

f) les désignations du modèle ou le groupe d’essai, selon le cas;

g) la cylindrée du moteur;

h) l’identification du système antipollution;

i) la famille de moteurs ou le groupe d’essai, selon le cas;

j) les restrictions sur les types d’utilisation du moteur visant à assurer sa conformité aux normes d’émissions prévues par le présent règlement;

k) les spécifications du moteur et les ajustements recommandés par le fabricant du moteur;

l) dans le cas d’un moteur à allumage commandé, le jeu de soupape, la vitesse de ralenti, le calage de l’allumage, la procédure de réglage et la valeur du mélange air-carburant de ralenti;

m) dans le cas d’un moteur à allumage par compression, la puissance du moteur exprimée en HP spécifiée par le fabricant, le régime du moteur à la puissance spécifiée, le taux d’injection de carburant exprimé en mm³ par course de piston à la puissance spécifiée, le jeu de soupape, le calage de l’injection initiale et la vitesse de ralenti.

Marque nationale

(2) L’alinéa (1)a) ne s’applique pas dans le cas où la marque nationale est apposée sur le moteur.

Date of manufacture and unique identification number

(3) The engine's date of manufacture referred to in paragraph (1)(d) and unique identification number referred to in paragraph (1)(e) may, instead of being set out on the label, be permanently affixed, engraved or stamped on the engine.

Engines referred to in section 25

(4) In the case of spark-ignition engines referred to in section 25, the label referred to in subsection (1) must also set out one of the following statements, whichever applies:

- (a)** a statement in both official languages that the engine conforms to the alternative greenhouse gas emission standards for engines of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles; or
- (b)** the statement referred to in section 150(m)(4) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart B, of the CFR.

Engines referred to in subsection 31(1)

(5) In the case of compression-ignition engines referred to in subsection 31(1), the label referred to in subsection (1) must also set out one of the following statements, whichever applies:

- (a)** a statement in both official languages that the engine conforms to the alternative CO₂ emission standard based on model year 2011 compression-ignition engines; or
- (b)** the statement referred to in section 620(d) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart G, of the CFR.

SOR/2015-186, s. 62.

Non EPA-certified vehicles

9 (1) Heavy-duty vehicles that are imported or manufactured in Canada — other than EPA-certified heavy-duty vehicles that bear the label referred to in subparagraph 53(d)(i) — must bear a compliance label that sets out the following information:

- (a)** subject to subsection (2), the statement “THIS VEHICLE CONFORMS TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED BY THE CANADIAN HEAVY-DUTY VEHICLE AND ENGINE GREENHOUSE GAS EMISSION REGULATIONS IN EFFECT FOR MODEL YEAR [MODEL YEAR] / CE VÉHICULE EST CONFORME À TOUTES LES NORMES QUI LUI SONT APPLICABLES EN VERTU DU RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

Date de fabrication et numéro d'identification unique

(3) Au lieu de figurer sur l'étiquette, la date de fabrication visée à l'alinéa (1)d) et le numéro d'identification unique du moteur visé à l'alinéa (1)e) peuvent être fixés, gravés ou estampillés de manière permanente sur le moteur.

Moteurs visés à l'article 25

(4) Dans le cas des moteurs à allumage commandé visés à l'article 25, l'étiquette visée au paragraphe (1) contient également :

- a)** soit une déclaration, dans les deux langues officielles, portant que le moteur est conforme aux normes de rechange relatives aux émissions de gaz à effet de serre des moteurs de véhicules lourds des classes 2B et 3;
- b)** soit la déclaration visée à l'article 150(m)(4) de la sous-partie B, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

Moteurs visés au paragraphe 31(1)

(5) Dans le cas des moteurs à allumage par compression visés au paragraphe 31(1), l'étiquette prévue au paragraphe (1) contient également :

- a)** soit une déclaration, dans les deux langues officielles, portant que le moteur est conforme à la norme de rechange relative aux émissions de CO₂ basée sur les moteurs à allumage par compression de l'année de modèle 2011;
- b)** soit la déclaration visée à l'article 620(d) de la sous-partie G, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

DORS/2015-186, art. 62.

Véhicules non visés par un certificat de l'EPA

9 (1) Les véhicules lourds importés ou fabriqués au Canada, autres que ceux visés par un certificat de l'EPA qui portent l'étiquette visée au sous-alinéa 53d)(i), portent une étiquette de conformité sur laquelle figurent les renseignements suivants :

- a)** sous réserve du paragraphe (2), la mention « THIS VEHICLE CONFORMS TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED BY THE CANADIAN HEAVY-DUTY VEHICLE AND ENGINE GREENHOUSE GAS EMISSION REGULATIONS IN EFFECT FOR MODEL YEAR [MODEL YEAR] / CE VÉHICULE EST CONFORME À TOUTES LES NORMES QUI LUI SONT APPLICABLES EN VERTU DU RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

DES VÉHICULES LOURDS ET DE LEURS MOTEURS DU CANADA EN VIGUEUR POUR L'ANNÉE DE MODÈLE [ANNÉE DE MODÈLE]”;

- (b) the name of the vehicle's manufacturer;
- (c) the vehicle's model year if a national emissions mark is applied to the vehicle;
- (d) subject to subsection (3), the vehicle's date of manufacture;
- (e) the type of vehicle, in both official languages, referred to in subparagraphs 18(3)(a)(i) to (xiii);
- (f) the vehicle family or the test group, as the case may be;
- (g) the identification of the emission control system;
- (h) in the case of a vocational vehicle referred to in subsection 26(3), a statement, in both official languages, that the vehicle is exempted under that subsection;
- (i) in the case of a vocational tractor, a statement, in both official languages, that the vehicle is a vocational tractor;
- (j) in the case of a vocational vehicle or a tractor that is exempted under section 17, a statement to that effect, in both official languages; and
- (k) in the case of a Class 2B or Class 3 heavy-duty vehicle or cab-complete vehicle — excluding those referred to in the definition **vocational vehicle** in subsection 1(1) — the engine displacement and the CO₂ emission value determined by variable A in accordance with subsection 23(1) for that vehicle configuration and if applicable, the N₂O and CH₄ family emission limits.

National emissions mark

(2) Paragraph (1)(a) does not apply when a national emissions mark is applied to the vehicle or when the statement referred to in paragraph (1)(h) or (j) is set out on the label.

Date of manufacture

(3) The date of manufacture referred to in paragraph (1)(d) may, instead of being set out on the label, be permanently affixed, engraved or stamped on the vehicle.

SOR/2015-186, s. 63.

DES VÉHICULES LOURDS ET DE LEURS MOTEURS DU CANADA EN VIGUEUR POUR L'ANNÉE DE MODÈLE [ANNÉE DE MODÈLE] »;

- b) le nom du fabricant du véhicule;
- c) l'année de modèle du véhicule, si la marque nationale est apposée sur le véhicule;
- d) sous réserve du paragraphe (3), la date de fabrication du véhicule;
- e) le type de véhicule, dans les deux langues officielles, parmi ceux visés aux sous-alinéas 18(3)a)(i) à (xiii);
- f) la famille du véhicule ou le groupe d'essai, selon le cas;
- g) l'identification du système antipollution;
- h) dans le cas d'un véhicule spécialisé visé au paragraphe 26(3), une mention, dans les deux langues officielles, portant que le véhicule est exempté aux termes de ce paragraphe;
- i) dans le cas d'un tracteur routier spécialisé, une mention, dans les deux langues officielles, portant que le véhicule est un tracteur routier spécialisé;
- j) dans le cas d'un véhicule spécialisé ou d'un tracteur routier exempté aux termes de l'article 17, une mention à cet effet, dans les deux langues officielles;
- k) dans le cas d'un véhicule lourd ou d'un véhicule à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux visés par la définition de **véhicule spécialisé** au paragraphe 1(1), la cylindrée du moteur et la valeur des émissions de CO₂ de la configuration de véhicule en cause, établie par l'élément A conformément au paragraphe 23(1), et, le cas échéant, les limites d'émissions de la famille applicables au N₂O et au CH₄.

Marque nationale

(2) L'alinéa (1)a) ne s'applique pas dans le cas où la marque nationale est apposée sur le véhicule ou lorsque la mention visée aux alinéas (1)h) ou j) figure sur l'étiquette.

Date de fabrication

(3) Au lieu de figurer sur l'étiquette, la date de fabrication visée à l'alinéa (1)d) peut être fixée, gravée ou estampillée en permanence sur le véhicule.

DORS/2015-186, art. 63.

Requirements

10 All the labels applied to a vehicle or engine, as the case may be, in accordance with sections 8 and 9, must

- (a) be applied to a conspicuous and readily accessible location;
- (b) be permanently attached to the vehicle and, in the case of an engine, be permanently attached to an engine part that is necessary for normal engine operation and does not normally require replacement during the engine's useful life;
- (c) be resistant to or protected against any weather condition;
- (d) have lettering that is
 - (i) clear and indelible,
 - (ii) indented, embossed or in a colour that contrasts with the background colour of the label, and
 - (iii) in block capitals and numerals that are not less than 2 mm in height; and
- (e) have units that are identified by the appropriate name or symbol.

Vehicles Manufactured in Stages

Requirements

11 (1) If a company alters a heavy-duty vehicle or heavy-duty incomplete vehicle that was in conformity to these Regulations in such a manner that its stated type of vehicle referred to in subparagraphs 18(3)(a)(i) to (xiii) is no longer accurate, or if the company alters the emission control system, alters an engine configuration in a way that might affect emissions, or replaces any of the components of the vehicle that might alter the value of a parameter used in the GEM computer simulation model, the company must

- (a) ensure that the U.S. emission control information label referred to in paragraph 53(d), the compliance label referred to in section 9 and the national emissions mark, as the case may be, remain applied to the altered vehicle;
- (b) in respect of the work carried out by the company to alter the vehicle, ensure that the vehicle conforms to all applicable standards;

Exigences

10 L'étiquette apposée sur un véhicule ou sur un moteur, selon le cas, en application des articles 8 et 9 :

- a) est apposée à un endroit bien en vue et d'accès facile;
- b) est apposée en permanence sur le véhicule et, dans le cas d'un moteur, sur un composant physique qui est nécessaire à son fonctionnement normal et qui ne requiert normalement pas de remplacement au cours de la durée de vie utile du moteur;
- c) résiste aux intempéries ou est à l'abri de celles-ci;
- d) porte des inscriptions qui, à la fois, sont :
 - (i) claires et indélébiles,
 - (ii) renfoncées, en relief ou d'une couleur contrastant avec celle du fond de l'étiquette,
 - (iii) en majuscules et en chiffres d'au moins 2 mm de hauteur;
- e) indique le nom ou le symbole de l'unité des valeurs.

Véhicules construits par étapes

Exigences

11 (1) Si elle modifie un véhicule lourd ou un véhicule lourd incomplet qui était conforme au présent règlement de telle sorte que le type de véhicule indiqué, parmi ceux visés aux sous-alinéas 18(3)a)(i) à (xiii), n'est plus exact, si elle modifie le système antipollution, si elle modifie une configuration de moteur d'une manière pouvant avoir une incidence sur les émissions ou si elle remplace l'un ou l'autre des composants du véhicule d'une manière pouvant altérer la valeur d'un des paramètres du modèle de simulation informatique GEM, l'entreprise :

- a) veille à ce que l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions visée à l'alinéa 53d), l'étiquette de conformité visée à l'article 9 et la marque nationale, selon le cas, restent apposées sur le véhicule modifié;
- b) veille à ce que le véhicule, une fois modifié, soit conforme à toutes les normes applicables;

(c) subject to subsection (2), apply to the altered vehicle an additional label that sets out the following information:

(i) the words “THIS VEHICLE WAS ALTERED BY / CE VÉHICULE A ÉTÉ MODIFIÉ PAR”, followed by the name of the company that altered the vehicle,

(ii) the month and year during which the alteration was made to the vehicle,

(iii) the national emissions mark referred to in section 6, and

(iv) the type of vehicle referred to in subparagraphs 18(3)(a)(i) to (xiii), if it differs from the type set out on the compliance label referred to in section 9 or if the regulatory subcategory that is set out on the U.S. emission control information label is changed, as the case may be; and

(d) obtain and produce the evidence of conformity referred to in section 54 for the altered vehicle in a form and manner that is satisfactory to the Minister before the vehicle leaves its possession or control.

National emissions mark

(2) The national emissions mark referred to in subparagraph (1)(c)(iii) may also be displayed on a label applied to the vehicle immediately beside the U.S. emission control information label or the compliance label referred to in section 9, as the case may be.

Non-participation in credit system

(3) A company that alters a vehicle in accordance with this section must not participate in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47 with respect to that altered vehicle.

Greenhouse Gas Emission Standards

General

Heavy-duty Vehicles of the 2014 Model Year

January 1, 2014

12 (1) Subject to subsection (2), these Regulations apply to vehicles for which the main assembly is completed on or after January 1, 2014.

c) sous réserve du paragraphe (2), appose sur le véhicule modifié une étiquette supplémentaire sur laquelle figurent :

(i) la mention « THIS VEHICLE WAS ALTERED BY / CE VÉHICULE A ÉTÉ MODIFIÉ PAR », suivie du nom de l'entreprise qui a modifié le véhicule,

(ii) le mois et l'année où la modification du véhicule a été apportée,

(iii) la marque nationale conformément à l'article 6,

(iv) le type de véhicule parmi ceux visés aux sous-alinéas 18(3)a)(i) à (xiii), s'il diffère de celui qui figure sur l'étiquette de conformité visée à l'article 9 ou si la sous-catégorie réglementaire du véhicule qui est indiquée sur l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions est modifiée, selon le cas;

d) avant de se départir du véhicule, obtient et produit la justification de la conformité visée à l'article 54 pour le véhicule modifié, selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes.

Marque nationale

(2) La marque nationale visée au sous-alinéa (1)c)(iii) peut aussi figurer sur une étiquette qui est apposée sur le véhicule juste à côté de l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions ou de l'étiquette de conformité visée à l'article 9, selon le cas.

Non-participation au système de points

(3) L'entreprise qui modifie un véhicule conformément au présent article ne peut pas participer au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47 relativement à ce véhicule modifié.

Normes d'émissions de gaz à effet de serre

Dispositions générales

Véhicules lourds de l'année de modèle 2014

1^{er} janvier 2014

12 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement s'applique aux véhicules dont l'assemblage principal a été terminé le 1^{er} janvier 2014 ou après cette date.

Election

(2) A company may elect to comply with these Regulations with respect to its heavy-duty vehicles of the 2014 model year for which the main assembly is completed before January 1, 2014 for the purpose of participation in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47.

Heavy-duty Vehicles and Engines Covered by an EPA Certificate**Conforming to EPA certificate**

13 (1) Subject to subsections (4) and (8), a heavy-duty vehicle or heavy-duty engine of a given model year that is covered by an EPA certificate and bears the label referred to in paragraph 53(d) must conform to the certification and in-use standards referred to in the EPA certificate instead of to the following standards, whichever apply:

- (a) sections 14 to 16 and subsection 20(1) for Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles, excluding those referred to in the definition **vocational vehicle** in subsection 1(1);
- (b) sections 14 and 15 and subsection 26(1) for vocational vehicles and incomplete vocational vehicles;
- (c) sections 14 to 16 and subsection 27(1) for tractors and incomplete tractors; and
- (d) sections 14 and 15 and subsection 29(1) and, as the case may be, section 30 or subsection 31(1) or (2) for heavy-duty engines.

Exceeding N₂O or CH₄ emission standard

(2) For greater certainty, a company that manufactures or imports a Class 2B or Class 3 heavy-duty vehicle or cab-complete vehicle — excluding those referred to in the definition **vocational vehicle** in subsection 1(1) — or a heavy-duty engine that is covered by an EPA certificate and that conforms to a N₂O or CH₄ family emission limit that exceeds the N₂O or CH₄ emission standard applicable to the model year of that vehicle or engine under these Regulations, must conform to subsections 20(3) to (6) or 29(4) to (7), as the case may be.

Choix

(2) Une entreprise peut choisir de se conformer au présent règlement à l'égard des véhicules lourds de l'année de modèle 2014 dont l'assemblage principal a été terminé avant le 1^{er} janvier 2014 pour participer au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47.

Véhicules lourds et moteurs de véhicules lourds visés par un certificat de l'EPA**Conformité au certificat de l'EPA**

13 (1) Sous réserve des paragraphes (4) et (8), les véhicules lourds et les moteurs de véhicules lourds d'une année de modèle donnée qui sont visés par un certificat de l'EPA et qui portent l'étiquette visée à l'alinéa 53d) doivent être conformes aux normes d'homologation et d'utilisation visées par le certificat au lieu d'être conformes aux normes ci-après, selon le cas :

- a) s'agissant de véhicules lourds et de véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux visés par la définition de **véhicule spécialisé** au paragraphe 1(1), les articles 14 à 16 et le paragraphe 20(1);
- b) s'agissant de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets, les articles 14 et 15 et le paragraphe 26(1);
- c) s'agissant de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets, les articles 14 à 16 et le paragraphe 27(1);
- d) s'agissant de moteurs de véhicules lourds, les articles 14 et 15, le paragraphe 29(1) et, selon le cas, l'article 30 ou les paragraphes 31(1) ou (2).

Dépassement de la norme d'émissions de N₂O ou de CH₄

(2) Il est entendu que l'entreprise qui fabrique ou importe un véhicule lourd ou un véhicule à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux visés par la définition de **véhicule spécialisé** au paragraphe 1(1), ou un moteur de véhicule lourd qui est visé par un certificat de l'EPA et conforme à une limite d'émissions de la famille applicable au N₂O ou au CH₄, selon le cas, qui dépasse la norme d'émissions de N₂O ou de CH₄ du présent règlement applicable à l'année de modèle du véhicule ou du moteur, se conforme aux paragraphes 20(3) à (6) ou 29(4) à (7), selon le cas.

Comply with CO₂ emission credit system

(3) Despite subsection (1), when a company participates in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47 for its heavy-duty vehicles or heavy-duty engines that are covered by an EPA certificate, it must comply with the CO₂ emission credit system provisions that relate to the emission standards referred to in subsection (1).

Fleets — vehicles

(4) A company that manufactures or imports a vocational vehicle, incomplete vocational vehicle, tractor or incomplete tractor that is covered by an EPA certificate and conforms to a CO₂ family emission limit that exceeds the CO₂ emission standard applicable to the model year of that vehicle under these Regulations, must participate in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47 and must, in accordance with section 18, group into fleets

(a) at least 50% of its vocational vehicles and incomplete vocational vehicles and at least 50% of its tractors and incomplete tractors of the 2015 model year if the number of heavy-duty vehicles it sold in Canada is greater than 500;

(b) at least 75% of its vocational vehicles and incomplete vocational vehicles and at least 75% of its tractors and incomplete tractors of the 2016 model year if the number of heavy-duty vehicles it sold in Canada is greater than 500; and

(c) all its 2017 and subsequent model year heavy-duty vehicles.

Credits — heavy-duty vehicles of 2015 and 2016 model years

(5) Unless a company elects to group all its vocational vehicles, incomplete vocational vehicles, tractors and incomplete tractors into fleets, credits obtained under paragraph (4)(a) or (b), as the case may be, for an averaging set of heavy-duty vehicles of the 2015 or 2016 model year may only be used to offset a deficit incurred for that averaging set of the same model year, after which the credits are no longer valid.

If all vehicles grouped into fleets

(6) For the purposes of subsection (4),

(a) credits obtained for the 2014 model year may be used to offset a deficit for an averaging set of the 2015

Conformité au système de points

(3) Malgré le paragraphe (1), lorsqu'une entreprise participe au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47 pour ses véhicules lourds ou ses moteurs de véhicules lourds qui sont visés par un certificat de l'EPA, elle se conforme à toutes les dispositions du système de points relatifs aux émissions de CO₂ qui sont liées aux normes d'émissions visées au paragraphe (1).

Parcs — véhicules

(4) L'entreprise qui fabrique ou importe un véhicule spécialisé, un véhicule spécialisé incomplet, un tracteur routier ou un tracteur routier incomplet qui, à la fois, est visé par un certificat de l'EPA et respecte une limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ qui dépasse la norme d'émissions de CO₂ du présent règlement applicable à l'année de modèle de ce véhicule, participe au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47 et, conformément à l'article 18, regroupe dans des parcs :

a) au moins 50 % de ses véhicules spécialisés et véhicules spécialisés incomplets et au moins 50 % de ses tracteurs routiers et tracteurs routiers incomplets de l'année modèle 2015 si le nombre de véhicules lourds vendus au Canada par l'entreprise est de plus de 500;

b) au moins 75 % de ses véhicules spécialisés et véhicules spécialisés incomplets et au moins 75 % de ses tracteurs routiers et tracteurs routiers incomplets de l'année modèle 2016 si le nombre de véhicules lourds vendus au Canada par l'entreprise est de plus de 500;

c) tous ses véhicules lourds de l'année de modèle 2017 et des années de modèle subséquentes.

Points — véhicules lourds des années de modèle 2015 et 2016

(5) Sauf si l'entreprise choisit de regrouper l'ensemble de ses véhicules spécialisés, véhicules spécialisés incomplets, tracteurs routiers ou tracteurs routiers incomplets en parcs, les points obtenus en vertu des alinéas (4)a) ou b), selon le cas, pour un groupe de calcul de points de véhicules lourds de l'année de modèle 2015 ou 2016 ne peuvent être utilisés que pour compenser un déficit subi à l'égard d'un même groupe de calcul de points de la même année de modèle. Ils ne sont plus valides subséquentement.

Regroupement en parcs de tous les véhicules

(6) Pour l'application du paragraphe (4) :

a) les points obtenus pour l'année de modèle 2014 peuvent être utilisés pour compenser un déficit d'un

model year if the company groups into fleets all its vehicles of the 2014 and 2015 model years;

(b) credits obtained for the 2014 and 2015 model years may be used to offset a deficit for an averaging set of the 2016 model year if the company groups into fleets all its vehicles of the 2014, 2015 and 2016 model years; and

(c) credits obtained for the 2014, 2015 and 2016 model years may be used to offset a deficit for an averaging set of the 2017 or subsequent model year if the company groups into fleets all its vehicles of the 2014, 2015 and 2016 model years.

Early action credits

(7) For the purposes of subsection (4), for an averaging set of the 2014, 2015 or 2016 model year, a company may use early action credits obtained in accordance with section 47 if the company groups into fleets all its vocational vehicles, incomplete vocational vehicles, tractors and incomplete tractors of the averaging set for the model year in which the early action credits are used.

Fleets — engines

(8) A company that manufactures or imports an engine that is covered by an EPA certificate must group all its engines into fleets in accordance with section 18 and must participate in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47 if the following conditions are met:

(a) the engine conforms to a CO₂ family certification level that exceeds the CO₂ emission standard applicable to that engine's model year under these Regulations; and

(b) the number of engines referred to in paragraph (a) sold in Canada by the company

(i) is more than 1000 and exceeds the number of engines of the same engine family that it sold in the United States, or

(ii) is between 101 and 1000 and is more than twice the number of engines of the same engine family that it sold in the United States.

groupe de calcul de points de l'année de modèle de 2015 si l'entreprise regroupe en parcs l'ensemble de ses véhicules des années de modèle 2014 et 2015;

b) les points obtenus pour les années de modèle 2014 et 2015 peuvent être utilisés pour compenser un déficit d'un groupe de calcul de points de l'année de modèle de 2016 si l'entreprise regroupe en parcs l'ensemble de ses véhicules des années de modèle 2014, 2015 et 2016;

c) les points obtenus pour les années de modèle 2014, 2015 et 2016 peuvent être utilisés pour compenser un déficit d'un groupe de calcul de points de l'année de modèle de 2017 ou d'une année de modèle subséquente si l'entreprise regroupe en parcs l'ensemble de ses véhicules des années de modèle 2014, 2015 et 2016.

Points d'action précoce

(7) Pour l'application du paragraphe (4), pour un groupe de calcul de points des années de modèle 2014, 2015 ou 2016, une entreprise peut utiliser des points d'action précoce obtenus conformément à l'article 47 si elle regroupe en parcs l'ensemble de ses véhicules spécialisés, véhicules spécialisés incomplets, tracteurs routiers ou tracteurs routiers incomplets du groupe de calcul de points pour l'année de modèle pour laquelle les points d'action précoce sont utilisés.

Parcs — moteurs

(8) L'entreprise qui fabrique ou importe des moteurs visés par un certificat de l'EPA regroupe tous ses moteurs dans des parcs conformément à l'article 18 et participe au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47, si les conditions ci-après sont réunies :

a) les moteurs sont conformes au niveau de certification de la famille applicable au CO₂ qui dépasse la norme d'émissions de CO₂ du présent règlement applicable à l'année de modèle de ces moteurs;

b) le nombre de moteurs visés à l'alinéa a) vendus au Canada par l'entreprise :

(i) est supérieur à 1000 et dépasse le nombre de moteurs qui sont de la même famille de moteurs qu'elle a vendus aux États-Unis,

(ii) est entre 101 et 1000 et est plus de deux fois le nombre de moteurs qui sont de la même famille de moteurs qu'elle a vendus aux États-Unis.

Subsection 153(3) of Act

(9) For the purposes of subsection 153(3) of the Act, the provisions of the CFR that apply to a vehicle or an engine referred to in subsection (1) under the EPA certificate correspond to the certification and in-use standards referred to in subsection (1).

EPA

(10) For the purposes of subsection 153(3) of the Act, the EPA is the prescribed agency.

SOR/2015-186, s. 64.

Emission Control Systems***On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations***

14 (1) An emission control system that is installed in a heavy-duty vehicle or heavy-duty engine for the purpose of conforming to the standards set out in these Regulations must comply with subsection 11(1) of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

Defeat device

(2) A heavy-duty vehicle or heavy-duty engine must not be equipped with a defeat device.

Test procedures

(3) Subsections 11(3) and (4) of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* apply except that the test procedures in question are the ones set out in these Regulations.

Adjustable Parameters**Definition**

15 (1) In this section, **adjustable parameter** means a device, system or element of design that is capable of being adjusted to affect the emissions or performance of a heavy-duty vehicle or heavy-duty engine during emission testing or normal in-use operation, but does not include a device, system or element of design that is permanently sealed by the vehicle or engine manufacturer or that is inaccessible using ordinary tools.

Standards

(2) A heavy-duty vehicle or heavy-duty engine that is equipped with adjustable parameters must comply with the applicable standards under these Regulations for any specification within the adjustable range.

Paragraphe 153(3) de la Loi

(9) Pour l'application du paragraphe 153(3) de la Loi, les dispositions du CFR qui s'appliquent à un véhicule ou à un moteur visé au paragraphe (1) aux termes d'un certificat de l'EPA correspondent aux normes d'homologation et d'utilisation visées à ce paragraphe.

EPA

(10) L'EPA est l'organisme désigné pour l'application du paragraphe 153(3) de la Loi.

DORS/2015-186, art. 64.

Système antipollution***Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs***

14 (1) Le système antipollution installé dans un véhicule lourd ou un moteur de véhicule lourd pour qu'il soit conforme aux normes établies dans le présent règlement doit satisfaire aux exigences du paragraphe 11(1) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

Dispositif de mise en échec

(2) Il est interdit d'équiper les véhicules lourds ou les moteurs de véhicules lourds d'un dispositif de mise en échec.

Méthodes d'essai

(3) Les paragraphes 11(3) et (4) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* s'appliquent, sauf que les méthodes d'essai applicables sont celles qui sont mentionnées au présent règlement.

Paramètres réglables**Définition**

15 (1) Au présent article, **paramètre réglable** s'entend de tout dispositif, système ou élément de conception pouvant être réglé de façon à modifier les émissions ou la performance du véhicule lourd ou du moteur de véhicule lourd durant un essai de contrôle des émissions ou dans le cadre de son usage normal, à l'exclusion de celui qui est scellé de façon permanente par le fabricant du véhicule ou du moteur ou qui n'est pas accessible à l'aide d'outils usuels.

Normes

(2) Le véhicule lourd ou le moteur de véhicule lourd doté de paramètres réglables doit être conforme aux normes applicables prévues par le présent règlement, quel que soit le réglage des paramètres.

Adjustable roof fairing

(3) The adjustable roof fairing of a tractor is not an adjustable parameter for the purposes of this section.

Air Conditioning Systems**Standards**

16 A heavy-duty vehicle or heavy-duty incomplete vehicle — other than a vocational vehicle or incomplete vocational vehicle — that is equipped with an air conditioning system must conform to section 115(c) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart B, of the CFR.

Small Volume Companies — Tractors and Vocational Vehicles**Exemption**

17 (1) A company may elect, for a given model year, to not comply with the CO₂ emission standards set out in subsection 26(1) or 27(1), as the case may be, for its tractors and vocational vehicles and, in the case of tractors and vocational vehicles covered by an EPA certificate, the company may elect to not comply with subsection 13(4), if the following conditions are met:

- (a)** it manufactured or imported in 2011 for sale in Canada in total less than 200 tractors and vocational vehicles;
- (b)** its average number of tractors and vocational vehicles manufactured or imported for sale in Canada for the three most recent consecutive model years preceding the model year is less than 200; and
- (c)** it reports this election in its end of model year report in accordance with section 48.

CO₂ emission credit system

(2) A company that makes the election referred to in subsection (1) must not participate in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47 for the model year in question.

Merger

(3) If a company merges with one or more companies after the day on which these Regulations come into force, the company that results from the merger may make the election referred to in subsection (1) if the number of vocational vehicles and tractors manufactured or imported

Carénage réglable de toit

(3) Le carénage réglable de toit d'un tracteur routier n'est pas un paramètre réglable pour l'application du présent article.

Système de climatisation**Normes**

16 Un véhicule lourd ou un véhicule lourd incomplet — autre qu'un véhicule spécialisé ou un véhicule spécialisé incomplet — doté d'un système de climatisation doit être conforme à l'article 115(c) de la sous-partie B, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

Entreprise à faible volume — véhicules spécialisés et tracteurs routiers**Exemption**

17 (1) L'entreprise peut choisir de ne pas se conformer, pour une année de modèle donnée, aux normes d'émissions de CO₂ visées aux paragraphes 26(1) ou 27(1), selon le cas, pour ses véhicules spécialisés et ses tracteurs routiers, ou de ne pas se conformer au paragraphe 13(4) pour ceux de ces véhicules qui sont visés par un certificat de l'EPA, si les conditions ci-après sont réunies :

- a)** l'entreprise a fabriqué ou importé en 2011, en vue de les vendre au Canada, au total, moins de 200 véhicules spécialisés et tracteurs routiers;
- b)** le nombre moyen de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers que l'entreprise a fabriqués ou importés, en vue de les vendre au Canada, au cours des trois années de modèle consécutives précédant l'année de modèle en cause, est inférieur à 200;
- c)** elle indique ce choix dans son rapport de fin d'année de modèle conformément à l'article 48.

Système de points relatifs aux émissions de CO₂

(2) L'entreprise qui fait le choix visé au paragraphe (1) ne peut participer au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47 pour l'année de modèle en cause.

Fusion

(3) Si deux ou plusieurs entreprises fusionnent après la date d'entrée en vigueur du présent règlement, l'entreprise issue de la fusion peut se prévaloir du paragraphe (1) si chacun des nombres visés aux alinéas (1)a) et b) de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers fabriqués ou

for sale in Canada by the merged companies under each of paragraphs (1)(a) and (b) is less than 200.

Acquisition

(4) If a company acquires one or more companies after the day on which these Regulations come into force, it must

(a) in the case where the company made the election referred to in subsection (1) before the acquisition, recalculate the number of vocational vehicles and tractors that it manufactured or imported for sale in Canada under each of paragraphs (1)(a) and (b) by adding to that number the number of tractors and vocational vehicles of each of the acquired companies and report it in its first end of model year report following the acquisition; or

(b) in the case where the company makes the election referred to in subsection (1) after the acquisition, calculate the number of vocational vehicles and tractors that it manufactured or imported for sale in Canada under each of paragraphs (1)(a) and (b) by adding to that number the number of tractors and vocational vehicles of each of the acquired companies.

Composition of Fleets

Definition of *fleet*

18 (1) In these Regulations, ***fleet*** refers to the heavy-duty vehicles and heavy-duty engines that a company imports or manufactures in Canada for the purpose of sale in Canada to the first retail purchaser, that are grouped in accordance with this section for the purpose of conforming to sections 21 to 23 or for the purpose of participation in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47.

Exclusions

(2) A company may elect to exclude from its fleets

(a) the heavy-duty vehicles and heavy-duty engines that it manufactures and that will be used in Canada solely for the purpose of exhibition, demonstration, evaluation or testing, if it reports that election in its end of model year report; and

(b) the heavy-duty vehicles and heavy-duty engines that it imports solely for the purpose of exhibition, demonstration, evaluation or testing, if it makes a declaration in accordance with section 60 and it reports that election in its end of model year report.

importés en vue de leur vente au Canada par les entreprises qui ont fusionné est inférieur à 200.

Acquisition

(4) L'entreprise qui acquiert une ou plusieurs entreprises après la date d'entrée en vigueur du présent règlement effectue les calculs suivants :

a) dans le cas où elle avait choisi de se prévaloir du paragraphe (1) avant l'acquisition, elle calcule chacun des nombres visés aux alinéas (1)a) et b) de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers qui ont été fabriqués ou importés en vue de leur vente au Canada en y ajoutant celui des entreprises qu'elle a acquises et fait mention du résultat de ce calcul dans son premier rapport de fin d'année de modèle suivant l'acquisition;

b) dans le cas où elle choisit de se prévaloir du paragraphe (1) après l'acquisition, elle calcule chacun des nombres visés aux alinéas (1)a) et b) de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers qui ont été fabriqués ou importés en vue de leur vente au Canada en y ajoutant celui des entreprises qu'elle a acquises.

Composition des parcs

Définition de *parc*

18 (1) Dans le présent règlement, ***parc*** vise les véhicules lourds et les moteurs de véhicules lourds destinés à la vente au Canada au premier usager qu'une entreprise importe ou fabrique au Canada et qui sont regroupés conformément au présent article pour assurer la conformité aux articles 21 à 23 ou participer au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47.

Exclusions

(2) L'entreprise peut choisir d'exclure de ses parcs :

a) les véhicules lourds ou les moteurs de véhicules lourds qu'elle fabrique et qui sont destinés à être utilisés au Canada à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales, si elle fait mention de son choix de les exclure dans son rapport de fin d'année de modèle;

b) les véhicules lourds ou les moteurs de véhicules lourds qu'elle importe et qui sont destinés à être utilisés à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales, si elle présente une justification conforme à l'article 60 et si elle fait mention de son choix de les exclure dans son rapport de fin d'année de modèle.

Fleet composition

(3) A company may group heavy-duty vehicles and heavy-duty engines of the same model year into more than one fleet as follows:

(a) in the case of heavy-duty vehicles and subject to subsections (4) to (7), each fleet is composed solely of the vehicles referred to in one of the following subparagraphs:

(i) subject to section 25 and subsection 26(6), Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles, excluding those referred to in the definition **vocational vehicle** in subsection 1(1),

(ii) Class 2B, Class 3, Class 4 and Class 5 vocational vehicles and incomplete vocational vehicles,

(iii) Class 6 and Class 7 vocational vehicles and incomplete vocational vehicles,

(iv) Class 8 vocational vehicles and incomplete vocational vehicles,

(v) Class 7 low-roof tractors and incomplete tractors,

(vi) Class 7 mid-roof tractors and incomplete tractors,

(vii) Class 7 high-roof tractors and incomplete tractors,

(viii) Class 8 low-roof day cab tractors and incomplete tractors,

(ix) Class 8 low-roof sleeper cab tractors and incomplete tractors,

(x) Class 8 mid-roof day cab tractors and incomplete tractors,

(xi) Class 8 mid-roof sleeper cab tractors and incomplete tractors,

(xii) Class 8 high-roof day cab tractors and incomplete tractors, or

(xiii) Class 8 high-roof sleeper cab tractors and incomplete tractors; and

(b) in the case of heavy-duty engines and subject to subsections (8) and (9), each fleet is composed solely of the engines referred to in one of the following subparagraphs:

(i) spark-ignition engines,

Composition d'un parc

(3) L'entreprise peut regrouper des véhicules lourds ou des moteurs de véhicules lourds, de la même année de modèle dans plus d'un parc :

a) dans le cas de véhicules lourds et sous réserve des paragraphes (4) à (7), composé chacun uniquement des véhicules visés à l'un ou l'autre des sous-alinéas suivants :

(i) sous réserve de l'article 25 et du paragraphe 26(6), les véhicules lourds et les véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux visés par la définition de **véhicule spécialisé** au paragraphe 1(1),

(ii) les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets des classes 2B, 3, 4 et 5,

(iii) les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets des classes 6 et 7,

(iv) les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets de classe 8,

(v) les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 7 à toit bas,

(vi) les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 7 à toit moyen,

(vii) les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 7 à toit élevé,

(viii) les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 8 à toit bas dotés d'une cabine de jour,

(ix) les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 8 à toit bas dotés d'une cabine couchette,

(x) les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 8 à toit moyen dotés d'une cabine de jour,

(xi) les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 8 à toit moyen dotés d'une cabine couchette,

(xii) les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 8 à toit élevé dotés d'une cabine de jour,

(xiii) les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 8 à toit élevé dotés d'une cabine couchette;

(ii) light heavy-duty engines that are compression-ignition engines and that are designed to be used in vocational vehicles and incomplete vocational vehicles,

(iii) medium heavy-duty engines that are compression-ignition engines and that are designed to be used in vocational vehicles and incomplete vocational vehicles,

(iv) heavy heavy-duty engines that are compression-ignition engines and that are designed to be used in vocational vehicles and incomplete vocational vehicles,

(v) medium heavy-duty engines that are compression-ignition engines and that are designed to be used in tractors and incomplete tractors, or

(vi) heavy heavy-duty engines that are compression-ignition engines and that are designed to be used in tractors and incomplete tractors.

Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles

(4) For the purposes of subparagraph (3)(a)(i), all of the following heavy-duty vehicles must be grouped into one separate fleet of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles:

- (a)** hybrid vehicles with regenerative braking;
- (b)** vehicles equipped with an engine that includes a Rankine-cycle or other bottoming cycle exhaust energy recovery system;
- (c)** electric vehicles;
- (d)** fuel cell vehicles; and
- (e)** vehicles that are manufactured with innovative technologies.

Grouping into subfleets

(5) For the purposes of subparagraph (3)(a)(i) and subsection 20(3), the vehicles in the fleet that exceed the standards set out in subsection 20(1) and have more than one N₂O or CH₄ family emission limits, must be grouped into subfleets that include vehicles with identical N₂O or

b) dans le cas de moteurs de véhicules lourds et sous réserve des paragraphes (8) et (9), composé chacun uniquement des moteurs visés à l'un ou l'autre des sous-alinéas suivants :

(i) les moteurs à allumage commandé,

(ii) les petits moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression conçus pour être utilisés dans les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets,

(iii) les moteurs moyens de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression conçus pour être utilisés dans les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets,

(iv) les gros moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression conçus pour être utilisés dans les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets,

(v) les moteurs moyens de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression conçus pour être utilisés dans les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets,

(vi) les gros moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression conçus pour être utilisés dans les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets.

Véhicules lourds des classes 2B et 3

(4) Pour l'application du sous-alinéa (3)a(i) tous les véhicules lourds ci-après sont regroupés dans un même parc distinct de véhicules lourds des classes 2B et 3 :

- a)** les véhicules hybrides dotés d'un système de freinage à récupération;
- b)** les véhicules dotés d'un moteur qui comporte un système d'échappement à récupération d'énergie à cycle de Rankine ou à un autre cycle chaleur-force;
- c)** les véhicules électriques;
- d)** les véhicules à pile à combustible;
- e)** les véhicules dotés de technologies innovatrices.

Regroupement en sous-parcs

(5) Pour l'application du sous-alinéa (3)a(i) et du paragraphe 20(3), les véhicules du parc qui dépassent les normes visées au paragraphe 20(1) et qui ont plus d'une limite d'émissions de la famille applicable au N₂O et au CH₄ sont regroupés dans des sous-parcs de véhicules

CH₄ family emission limits, as the case may be, and that are of the same test group, as described in section 1827 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

Tractors and vocational vehicles

(6) For the purposes of subparagraphs (3)(a)(ii) to (xiii), all heavy-duty vehicles of a fleet must

(a) if applicable, be vocational tractors, hybrid vehicles with regenerative braking, vehicles equipped with an engine that includes a Rankine-cycle or other bottoming cycle exhaust energy recovery system, electric vehicles, fuel cell vehicles or vehicles manufactured with innovative technologies; and

(b) be grouped into subfleets that include vehicles with identical CO₂ family emission limits if the vehicles in the fleet have more than one family emission limit.

Roof heights, cab types and GVWR

(7) If a vocational vehicle, incomplete vocational vehicle, tractor or incomplete tractor model straddles a roof height, cab type or GVWR division, a company may elect to group all those vehicles into the same fleet if they conform to the most stringent standards applicable to a vehicle in the fleet.

Heavy-duty engines

(8) For the purposes of paragraph (3)(b), all heavy-duty engines of a fleet must be of the same engine family and have, taking into account section 205(e) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart C, of the CFR,

(a) an identical CO₂ family certification level; and

(b) identical N₂O and CH₄ family emission limits.

Fleet of engines not sold in United States

(9) For the purposes of subsection (8), the CO₂ family certification level and the N₂O and CH₄ family emission limits for the model year in question are determined using the engine sales in Canada if none of the engines in the fleet are sold in the United States.

ayant des limites d'émissions de la famille applicable au N₂O et au CH₄ identiques, selon le cas, et qui sont du même groupe d'essai visé à l'article 1827 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

Véhicules spécialisés et tracteurs routiers

(6) Pour l'application des sous-alinéas (3)a)(ii) à (xiii), tous les véhicules lourds d'un même parc :

a) le cas échéant, sont des tracteurs routiers spécialisés, des véhicules hybrides dotés d'un système de freinage à récupération, des véhicules dotés d'un moteur qui comporte un système d'échappement à récupération d'énergie à cycle de Rankine ou à un autre cycle chaleur-force, des véhicules électriques, des véhicules à pile à combustible ou des véhicules dotés de technologies innovatrices;

b) sont regroupés dans des sous-parcs de véhicules ayant des limites d'émissions de la famille applicables au CO₂ identiques si les véhicules du parc ont plus d'une limite d'émissions de la famille.

Hauteurs de toit, types de cabine ou PNBV

(7) Dans le cas d'un véhicule spécialisé, d'un véhicule spécialisé incomplet, d'un tracteur routier ou d'un tracteur routier incomplet dont le toit peut être ajusté à différentes hauteurs, ayant plus d'un type de cabines ou plus d'un PNBV, l'entreprise peut choisir de regrouper tous ces véhicules dans le même parc à condition qu'ils soient conformes aux normes les plus rigoureuses applicables à un véhicule compris dans le parc.

Moteurs de véhicules lourds

(8) Pour l'application de l'alinéa (3)b), les moteurs de véhicules lourds d'un même parc sont de la même famille de moteurs et ont, compte tenu de l'article 205(e) de la sous-partie C, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR :

a) un niveau de certification de la famille applicable au CO₂ identique;

b) des limites d'émissions de la famille applicables au N₂O et au CH₄ identiques.

Parc de moteurs non vendus aux États-Unis

(9) Pour l'application du paragraphe (8), le niveau de certification de la famille applicable au CO₂ et les limites d'émissions de la famille applicables au N₂O et au CH₄ pour l'année de modèle en cause sont déterminés selon les ventes de moteurs au Canada si aucun des moteurs du parc n'est vendu aux États-Unis.

Grouping into Fleets

Election applicable to all vehicles and engines

19 If a company makes the election referred to in subsection 22(4), 26(7), 27(8) or 33(1) for a fleet of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines that it manufactures or imports, that election applies to all the vehicles and engines of that fleet.

Class 2B and Class 3 Heavy-duty Vehicles

N₂O and CH₄ Emissions

Standards

20 (1) Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles of the 2014 and subsequent model years — excluding those referred to in the definition **vocational vehicle** in subsection 1(1) — must have N₂O and CH₄ emission values that do not exceed 0.05 g/mile for N₂O or 0.05 g/mile for CH₄ for the applicable useful life of the vehicle.

Calculation

(2) The N₂O and CH₄ emission values must be calculated in accordance with section 24.

Fleet calculation

(3) A company that manufactures or imports vehicles referred to in subsection (1) that exceed any of the standards set out in that subsection must group those vehicles of a given model year into a fleet and subfleets in accordance with section 18 and must calculate the N₂O and CH₄ emission deficits for that fleet, expressed in megagrams of CO₂ and rounded in accordance with subsection 35(2), by adding the deficits for all those subfleets, if applicable, using the formula

$$\frac{(A - B) \times C \times D \times E}{1\,000\,000}$$

where

- A** is 0.05 g/mile for N₂O and 0.05 g/mile for CH₄;
- B** is the N₂O or CH₄ family emission limit for the fleet or subfleet, as the case may be, and corresponds to the N₂O or CH₄ emission value calculated in accordance with section 24;
- C** is the number of vehicles in the fleet or subfleet, as the case may be;

Regroupement en parcs

Choix applicable à tous les véhicules et moteurs

19 L'entreprise qui choisit de se prévaloir des paragraphes 22(4), 26(7), 27(8) ou 33(1) pour un parc de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds qu'elle fabrique ou importe applique ce choix à tous les véhicules lourds et moteurs de véhicules lourds de ce parc.

Véhicules lourds des classes 2B et 3

Émissions de N₂O et de CH₄

Normes

20 (1) La valeur des émissions de N₂O et de CH₄ des véhicules lourds et des véhicules à cabine complète des classes 2B et 3 de l'année de modèle 2014 et des années de modèle ultérieures — sauf ceux visés par la définition de **véhicule spécialisé** au paragraphe 1(1) — ne peut dépasser 0,05 g/mille pour le N₂O et 0,05 g/mille pour le CH₄ au cours de la durée de vie utile applicable au véhicule en cause.

Calcul

(2) La valeur des émissions de N₂O et de CH₄ est calculée conformément à l'article 24.

Calcul par parc

(3) L'entreprise qui fabrique ou importe des véhicules visés au paragraphe (1) qui dépassent l'une des normes mentionnées à ce paragraphe regroupe dans un parc et dans des sous-parcs ces véhicules d'une année de modèle donnée conformément à l'article 18 et calcule, selon la formule ci-après, la valeur du déficit des émissions de N₂O et de CH₄ relatif à ce parc, obtenue par l'addition des déficits de tous les sous-parcs en question, s'il y a lieu, exprimée en mégagrammes de CO₂ et arrondie conformément au paragraphe 35(2) :

$$\frac{(A - B) \times C \times D \times E}{1\,000\,000}$$

où :

- A** représente 0,05 g/mille pour le N₂O et 0,05 g/mille pour le CH₄;
- B** la limite d'émissions de la famille applicable au N₂O ou au CH₄ pour le parc ou le sous-parc, selon le cas, correspondant à la valeur calculée pour ces émissions conformément à l'article 24;

- D** is the useful life for the vehicle, namely, 120,000 miles; and
- E** is the global warming potential and is equal to the following number of credits needed to offset a N₂O and CH₄ deficit:
- (a) an emission credit of 298 Mg of CO₂ to offset a deficit of 1 Mg of N₂O; and
- (b) an emission credit of 25 Mg of CO₂ to offset a deficit of 1 Mg of CH₄.

Family emission limit

(4) For the purposes of subsection (3), every vehicle within the fleet or subfleet, as the case may be, must conform to the N₂O or CH₄ family emission limit corresponding to the emission value determined for B in the formula set out in that subsection.

Offsetting deficit

(5) The deficit calculated under subsection (3) must be offset by using the CO₂ emission credits obtained in accordance with sections 34 to 47 for the averaging set in which the fleet is included.

No credits

(6) For greater certainty, the company must not obtain CO₂ emission credits with respect to N₂O and CH₄ emissions for the purpose of participation in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47.

CO₂ Emissions

Average standard

21 (1) A company must group all its Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles of the 2014 and subsequent model years — excluding those referred to in the definition **vocational vehicle** in subsection 1(1) — into a fleet based on model year in accordance with section 18 and must ensure that the fleet average CO₂ emission value calculated in accordance with section 23 for that fleet does not exceed the applicable fleet average CO₂ emission standard calculated in accordance with section 22 for that fleet for that model year.

- C** le nombre de véhicules dans le parc ou le sous-parc, selon le cas;
- D** la durée de vie utile du véhicule, soit 120 000 milles;
- E** le potentiel de réchauffement de la planète équivalant au nombre de points nécessaire pour compenser le déficit de N₂O ou de CH₄, soit :
- a) 298 mégagrammes de points relatifs aux émissions de CO₂ pour compenser un déficit de 1 mégagramme de N₂O;
- b) 25 mégagrammes de points relatifs aux émissions de CO₂ pour compenser un déficit de 1 mégagramme de CH₄.

Limite d'émissions de la famille

(4) Pour l'application du paragraphe (3), chaque véhicule dans le parc ou le sous-parc, selon le cas, doit être conforme à la limite d'émissions de la famille applicable au N₂O ou au CH₄, laquelle limite correspond à la valeur des émissions représentée par l'élément B de la formule prévue au paragraphe (3).

Compensation du déficit

(5) À la suite du calcul prévu au paragraphe (3), l'entreprise compense le déficit subi en utilisant les points relatifs aux émissions de CO₂ obtenus en vertu des articles 34 à 47 pour le groupe de calcul de points dont le parc fait partie.

Aucun point

(6) Il est entendu que l'entreprise ne peut obtenir de points relatifs aux émissions de CO₂ pour participer au système de points prévu aux articles 34 à 47 à l'égard de ses émissions de N₂O et de CH₄.

Émissions de CO₂

Norme moyenne

21 (1) L'entreprise regroupe dans un parc l'ensemble de ses véhicules lourds et de ses véhicules à cabine complète des classes 2B et 3 de l'année de modèle 2014 et des années de modèle ultérieures — sauf ceux visés par la définition de **véhicule spécialisé** au paragraphe 1(1) — par année de modèle, conformément à l'article 18, et veille à ce que la valeur moyenne des émissions de CO₂ de son parc, calculée conformément à l'article 23, ne dépasse pas la norme moyenne des émissions de CO₂ applicable à ce parc, calculée conformément à l'article 22, pour l'année de modèle en cause.

Offsetting deficit

(2) When a company incurs a deficit based on the calculation referred to in subsection (1), it must offset the deficit by using the CO₂ emission credits obtained in accordance with sections 34 to 47 for the averaging set in which the fleet is included.

Calculation of average standard

22 (1) Subject to subsection (6), a company must determine the fleet average CO₂ emission standard for a given model year, expressed in grams of CO₂ per mile and rounded to the nearest 0.1 gram of CO₂ per mile, for its fleet of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles — excluding those referred to in the definition **vocational vehicle** in subsection 1(1) — using the formula

$$\frac{\Sigma (A \times B)}{C}$$

where

- A** is the CO₂ emission target value calculated for each vehicle subconfiguration in the fleet using the applicable formula set out in subsection (2) and rounded to the nearest 0.1 gram of CO₂ per mile;
- B** is the number of vehicles of that vehicle subconfiguration in the fleet; and
- C** is the number of vehicles in the fleet.

Vehicle subconfiguration

(2) Subject to subsection (4), the CO₂ emission target value for each vehicle subconfiguration in a fleet must be calculated using the formula set out in one of the following paragraphs, whichever applies:

- (a) for vehicles equipped with a spark-ignition engine,
(0.0440 × WF) + 339

where

WF is the work factor for each vehicle subconfiguration, calculated using the formula set out in subsection (3) and rounded to the nearest pound; or

- (b) for vehicles equipped with a compression-ignition engine and vehicles that operate without an internal combustion engine,

$$(0.0416 \times WF) + 320$$

where

WF is the work factor for each vehicle subconfiguration, calculated using the formula set out in

Compensation du déficit

(2) Si, à la suite du calcul mentionné au paragraphe (1), l'entreprise subit un déficit, elle le compense en utilisant les points relatifs aux émissions de CO₂ obtenus en vertu des articles 34 à 47 pour le groupe de calcul de points dont le parc fait partie.

Calcul de la norme moyenne

22 (1) Sous réserve du paragraphe (6), l'entreprise calcule, pour une année de modèle donnée, la norme moyenne des émissions de CO₂, exprimée en grammes de CO₂ par mille et arrondie à 0,1 gramme de CO₂ par mille près, applicable à son parc de véhicules lourds et de véhicules à cabine complète des classes 2B et 3 — sauf ceux visés par la définition de **véhicule spécialisé** au paragraphe 1(1) — selon la formule suivante :

$$\frac{\Sigma (A \times B)}{C}$$

où :

- A** représente la valeur cible d'émissions de CO₂ pour chaque sous-configuration de véhicule du parc, calculée selon la formule applicable prévue au paragraphe (2) et arrondie à 0,1 gramme de CO₂ par mille près;
- B** le nombre de véhicules de la sous-configuration de véhicule en cause dans le parc;
- C** le nombre de véhicules dans le parc.

Sous-configuration de véhicule

(2) Sous réserve du paragraphe (4), la valeur cible d'émissions de CO₂ pour chaque sous-configuration de véhicule du parc est calculée selon l'une des formules suivantes :

- a) s'agissant de véhicules dotés d'un moteur à allumage commandé :

$$(0,0440 \times FT) + 339$$

où :

FT représente le facteur de travail pour chaque sous-configuration de véhicule, calculé selon la formule prévue au paragraphe (3) et arrondi à la livre près;

- b) s'agissant de véhicules dotés d'un moteur à allumage par compression ou qui fonctionnent sans moteur à combustion interne :

$$(0,0416 \times FT) + 320$$

où :

FT représente le facteur de travail pour chaque sous-configuration de véhicule, calculé selon la

subsection (3) and rounded to the nearest pound.

Work factor

(3) The work factor for each vehicle subconfiguration is calculated using the formula

$$0.75 \times (\text{GVWR} - \text{curb weight} + \text{xwd}) + 0.25 \times (\text{GCWR} - \text{GVWR})$$

where

GVWR is the GVWR as defined in subsection 1(1), expressed in pounds;

curb weight is the curb weight as defined in subsection 1(1), expressed in pounds;

xwd is 500 pounds if the vehicle has four-wheel drive or all-wheel drive and is 0 pounds for all other vehicles; and

GCWR is the GCWR as defined in subsection 1(1), expressed in pounds.

Alternative target value calculation for 2014 to 2018 model years

(4) A company may elect to use the CO₂ emission target values set out in the table of paragraph (a) or (b), as the case may be, instead of the emission target value calculated in accordance with subsection (2):

(a) for the 2014 to 2017 model years,

Column 1		Column 2	Column 3
Item		Model Year	Engine Cycle
1	2014	Spark-ignition engine	(0.0482 × WF) + 371
		Compression-ignition engine	(0.0478 × WF) + 368
2	2015	Spark-ignition engine	(0.0479 × WF) + 369
		Compression-ignition engine	(0.0474 × WF) + 366
3	2016	Spark-ignition engine	(0.0469 × WF) + 362
		Compression-ignition engine	(0.0460 × WF) + 354
4	2017	Spark-ignition engine	(0.0460 × WF) + 354
		Compression-ignition engine	(0.0445 × WF) + 343

(b) for the 2014 to 2018 model years,

formule prévue au paragraphe (3) et arrondi à la livre près.

Facteur de travail

(3) Le facteur de travail pour chaque sous-configuration de véhicule est calculé selon la formule suivante :

$$0,75 \times (\text{PNBV} - \text{masse en état de marche} + \text{xrm}) + 0,25 \times (\text{PNBC} - \text{PNBV})$$

où :

PNBV représente le PNBV au sens du paragraphe 1(1), exprimé en livres;

masse en état de marche la masse en état de marche au sens du paragraphe 1(1), exprimée en livres;

xrm soit 500 livres si le véhicule est doté d'une transmission à quatre roues motrices ou d'une transmission intégrale, soit zéro livre dans les autres cas;

PNBC le PNBC au sens du paragraphe 1(1), exprimé en livres.

Calcul de rechange de la valeur cible — années de modèle 2014 à 2018

(4) L'entreprise peut choisir la valeur cible d'émissions de CO₂ figurant au tableau des alinéas a) et b), selon le cas, au lieu de celle calculée conformément au paragraphe (2) :

a) pour les années de modèle 2014 à 2017 :

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3
Article		Année de modèle	Cycle du moteur
1	2014	Moteur à allumage commandé	(0,0482 × FT) + 371
		Moteur à allumage par compression	(0,0478 × FT) + 368
2	2015	Moteur à allumage commandé	(0,0479 × FT) + 369
		Moteur à allumage par compression	(0,0474 × FT) + 366
3	2016	Moteur à allumage commandé	(0,0469 × FT) + 362
		Moteur à allumage par compression	(0,0460 × FT) + 354
4	2017	Moteur à allumage commandé	(0,0460 × FT) + 354
		Moteur à allumage par compression	(0,0445 × FT) + 343

b) pour les années modèles 2014 à 2018 :

Column 1		Column 2	Column 3
Item	Model Year	Engine Cycle	Alternate CO ₂ Emission Target (grams/mile)
1	2014	Spark-ignition engine	$(0.0482 \times WF) + 371$
		Compression-ignition engine	$(0.0478 \times WF) + 368$
2	2015	Spark-ignition engine	$(0.0479 \times WF) + 369$
		Compression-ignition engine	$(0.0474 \times WF) + 366$
3	2016 to 2018	Spark-ignition engine	$(0.0456 \times WF) + 352$
		Compression-ignition engine	$(0.0440 \times WF) + 339$

Election

(5) If a company elects to use the CO₂ emission target values set out in paragraph (4)(a) or (b), the applicable targets continue to apply for all the model years referred to in that paragraph, unless it elects to comply with subsection (2) for the remaining model years.

Grouping subconfigurations into configurations

(6) A company may group vehicle subconfigurations of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles — excluding those referred to in the definition **vocational vehicle** in subsection 1(1) — within a vehicle configuration for the purpose of calculating the fleet average CO₂ emission standard if

(a) the vehicles of each subconfiguration have the same test weight, GVWR and GCWR, and the work factor and target value are calculated assuming a curb weight equal to two times the test weight minus the GVWR; or

(b) the lowest target value of a vehicle subconfiguration is used for all vehicle subconfigurations.

Calculation of average values

23 (1) A company must calculate the fleet average CO₂ emission value for a given model year, expressed in grams of CO₂ per mile for its fleet of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles — excluding those referred to in the definition **vocational vehicle** in subsection 1(1) — by using the formula

$$\frac{\Sigma (A \times B)}{C}$$

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3
Article	Année de modèle	Cycle du moteur	Valeur cible d'émissions de CO ₂ de rechange (grammes/mille)
1	2014	Moteur à allumage commandé	$(0,0482 \times FT) + 371$
		Moteur à allumage par compression	$(0,0478 \times FT) + 368$
2	2015	Moteur à allumage commandé	$(0,0479 \times FT) + 369$
		Moteur à allumage par compression	$(0,0474 \times FT) + 366$
3	2016 à 2018	Moteur à allumage commandé	$(0,0456 \times FT) + 352$
		Moteur à allumage par compression	$(0,0440 \times FT) + 339$

Choix

(5) L'entreprise qui choisit de se prévaloir des alinéas (4)a) ou b) continue d'être assujettie à ce même alinéa pour toutes les années de modèle qui sont visées à ces alinéas à moins qu'elle ne choisisse de se conformer au paragraphe (2) pour les années de modèle restantes.

Regroupement des sous-configurations en configurations

(6) L'entreprise peut regrouper les sous-configurations de véhicules lourds et de véhicules à cabine complète des classes 2B et 3 — sauf ceux visés par la définition de **véhicule spécialisé** au paragraphe 1(1) — dans une même configuration de véhicule pour le calcul de la norme moyenne d'émissions de CO₂ applicable au parc si, selon le cas :

a) les véhicules de chaque sous-configuration de véhicule ont la même masse à l'essai, le même PNBV, le même PNBC et que le facteur de travail et la valeur cible sont calculés en supposant une masse en état de marche égale à deux fois la masse à l'essai moins le PNBV;

b) la valeur cible la plus faible de toutes les sous-configurations regroupées est celle utilisée pour toutes les sous-configurations.

Calcul des valeurs moyennes

23 (1) L'entreprise calcule, pour une année de modèle donnée, la valeur moyenne des émissions de CO₂, exprimée en grammes de CO₂ par mille, applicable à son parc de véhicules lourds et de véhicules à cabine complète des classes 2B et 3 — sauf ceux visés par la définition de **véhicule spécialisé** au paragraphe 1(1) — selon la formule suivante :

$$\frac{\Sigma (A \times B)}{C}$$

where

- A** is the CO₂ emission value for each vehicle configuration calculated in accordance with section 24 and taking into account subsection (2);
- B** is the number of vehicles of that vehicle configuration in the fleet; and
- C** is the number of vehicles in the fleet used for the purposes of subsection (2).

Representative data

(2) When a company calculates the fleet average CO₂ emission value in accordance with this section, it must use the data and values from one or more vehicle configurations that represent at least 90% of its number of vehicles for the fleet.

Test Methods and Calculations

General

24 (1) The N₂O, CH₄ and CO₂ emission values for Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles — excluding those referred to in the definition **volitional vehicle** in subsection 1(1) and the vehicles referred to in subsection (2) — must be determined in accordance with subsection (3) or (4), as the case may be, and

(a) using

(i) the test procedures, fuels and calculation methods set out for the FTP-based city test and the HFET-based highway test, and

(ii) the adjusted loaded vehicle weight and the deterioration factors determined using the durability procedures and method prescribed in section 1823(m) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR; and

(b) taking into account

(i) sections 104(d)(5) and 150(e) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart B, of the CFR, and

(ii) the altitude testing conditions set out in section 1865(h)(3) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

où :

- A** représente la valeur des émissions de CO₂ pour chaque configuration de véhicule, calculée conformément à l'article 24 et compte tenu du paragraphe (2);
- B** le nombre de véhicules de la configuration de véhicule en cause dans le parc;
- C** le nombre de véhicules du parc utilisé en application du paragraphe (2).

Données représentatives

(2) Lorsqu'elle calcule la valeur moyenne des émissions de CO₂ du parc conformément au présent article, l'entreprise est tenue d'utiliser pour ses calculs les valeurs et les données d'une ou plusieurs configurations de véhicules qui représentent au moins 90 % du nombre de ses véhicules dans le parc.

Méthodes d'essai et calculs

Dispositions générales

24 (1) Les valeurs des émissions de N₂O, de CH₄ et de CO₂ d'un véhicule lourd et d'un véhicule à cabine complète des classes 2B et 3 — sauf ceux visés par la définition de **véhicule spécialisé** au paragraphe 1(1) et ceux visés au paragraphe (2) — sont calculées conformément aux paragraphes (3) ou (4), selon le cas, et, à la fois :

a) au moyen de ce qui suit :

(i) les méthodes d'essai, les carburants et les méthodes de calcul prévus pour les essais en ville et les essais sur route,

(ii) le poids ajusté du véhicule chargé et les facteurs de détérioration obtenus selon les méthodes et procédures de durabilité prescrites à l'article 1823(m) de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;

b) compte tenu de ce qui suit :

(i) les articles 104(d)(5) et 150(e) de la sous-partie B, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR,

(ii) les conditions d'essai liées à l'altitude visées à l'article 1865(h)(3) de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

Electric vehicles and fuel cell vehicles

(2) In the case of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles — excluding those referred to in the definition **vocational vehicle** in subsection 1(1) — that are electric vehicles or fuel cell vehicles, the N₂O, CH₄ and CO₂ emission values are considered to be 0 grams per mile.

Multi-fuel, dual fuel or flexible fuel

(3) In the case of Class 2B or Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles — excluding those referred to in the definition **vocational vehicle** in subsection 1(1) — that are designed to operate on two or more different fuel types, either separately or simultaneously, the N₂O, CH₄ and CO₂ emission values for a given vehicle or vehicle configuration, as the case may be, must be determined using

(a) in the case of N₂O and CH₄ emissions, the highest of the following averages:

(i) the arithmetic average of the FTP-based city test and HFET-based highway test emission values, determined in accordance with this section, for that vehicle configuration, weighted 0.55 and 0.45 respectively, tested on gasoline or diesel fuel, and

(ii) the arithmetic average of the FTP-based city test and HFET-based highway test emission values, determined in accordance with this section, for that vehicle configuration, weighted 0.55 and 0.45 respectively, tested on the alternative fuel; and

(b) in the case of CO₂ emissions, the formula

$$(F \times A) + ((1 - F) \times B)$$

where

F is 0.00 unless the company provides the Minister with evidence demonstrating that an alternative value determined for F is more representative for that vehicle configuration,

A is the arithmetic average of the FTP-based city test and HFET-based highway test emission values, determined in accordance with this section, for that vehicle configuration, weighted 0.55 and 0.45 respectively, tested on the alternative fuel, and

B is the arithmetic average of the FTP-based city test and HFET-based highway test emission values, determined in accordance with this section, for that vehicle configuration, weighted 0.55 and 0.45 respectively, tested on gasoline or diesel fuel.

Véhicule électrique et véhicule à pile à combustible

(2) La valeur des émissions de N₂O, de CH₄ et de CO₂ d'un véhicule lourd et d'un véhicule à cabine complète des classes 2B et 3 — sauf ceux visés par la définition de **véhicule spécialisé** au paragraphe 1(1) — qui est un véhicule électrique ou un véhicule à pile à combustible est réputée zéro gramme/mille.

Polycarburant, à deux combustibles ou carburant mixte

(3) Dans le cas d'un véhicule lourd et d'un véhicule à cabine complète des classes 2B et 3 — sauf ceux visés par la définition de **véhicule spécialisé** au paragraphe 1(1) — conçu pour fonctionner avec deux types de carburants différents ou plus, soit séparément ou simultanément, la valeur des émissions de N₂O, de CH₄ et de CO₂ pour un véhicule donné ou une configuration de véhicule donnée, selon le cas, est obtenue :

a) en ce qui a trait aux émissions de N₂O et de CH₄, selon la plus élevée des moyennes suivantes :

(i) la moyenne arithmétique des valeurs d'émissions des essais en ville et des essais sur route, calculée conformément au présent article pour la configuration de véhicule en cause, pondérée à 0,55 et à 0,45 respectivement, lorsqu'il est mis à l'essai avec de l'essence ou du diesel,

(ii) la moyenne arithmétique des valeurs d'émissions des essais en ville et des essais sur route, calculée conformément au présent article pour la configuration de véhicule en cause, pondérée à 0,55 et à 0,45 respectivement, lorsqu'il est mis à l'essai avec du carburant de remplacement;

b) en ce qui a trait aux émissions de CO₂, selon la formule suivante :

$$(F \times A) + ((1 - F) \times B)$$

où :

F représente zéro, à moins que l'entreprise ne fournisse au ministre une preuve établissant que la valeur de rechange de « F » qu'elle propose pour la configuration de véhicule en cause est plus représentative,

A la moyenne arithmétique des valeurs d'émissions des essais en ville et des essais sur route, calculée conformément au présent article pour la configuration de véhicule en cause, pondérée à 0,55 et à 0,45 respectivement, lorsqu'il est mis à l'essai avec du carburant de remplacement,

Other cases

(4) In the case of other Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles — excluding those referred to in the definition **vocational vehicle** in subsection 1(1) — the N₂O, CH₄ and CO₂ emission values must be determined as follows:

(a) in the case of N₂O and CH₄ emissions, by calculating the arithmetic average of the FTP-based city test and HFET-based highway test emission values, weighted 0.55 and 0.45 respectively; and

(b) in the case of CO₂ emissions,

(i) by making the calculation set out in paragraph (a), or

(ii) by calculating the CO₂ emission rate in accordance with section 104(g) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart B, of the CFR.

Alternative Standards**Spark-ignition engines**

25 A company may elect to include heavy-duty engines that are spark-ignition engines in a fleet of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles — excluding those referred to in the definition **vocational vehicle** in subsection 1(1) — if the following conditions are met:

(a) the fleet is composed of vehicles equipped with engines of the same model year, design and hardware;

(b) the engines are installed in heavy-duty incomplete vehicles that are not cab-complete vehicles, or are sold without being installed in a vehicle;

(c) the number of engines referred to in paragraph (b) represent not more than 10% of the number of engines — whether they are installed in vehicles or not — that are of the same model year, design and hardware in the fleet;

(d) instead of conforming to sections 29 and 30, the engines referred to in paragraph (b) must conform to

B la moyenne arithmétique des valeurs d'émissions des essais en ville et des essais sur route, calculée conformément au présent article pour la configuration de véhicule en cause, pondérée à 0,55 et à 0,45 respectivement, lorsqu'il est mis à l'essai avec de l'essence ou du diesel.

Autres cas

(4) Dans les cas de tout autre véhicule lourd et véhicule à cabine complète des classes 2B et 3 — sauf ceux visés par la définition de **véhicule spécialisé** au paragraphe 1(1) —, la valeur des émissions de N₂O, de CH₄ et de CO₂ est calculée :

a) en ce qui a trait aux émissions de N₂O et de CH₄, selon la moyenne arithmétique des valeurs d'émissions des essais en ville et des essais sur route, pondérée à 0,55 et à 0,45 respectivement;

b) en ce qui a trait aux émissions de CO₂ :

(i) soit selon le calcul prévu à l'alinéa a),

(ii) soit selon le taux d'émissions de CO₂ calculé conformément à l'article 104(g) de la sous-partie B, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

Normes de rechange**Moteurs à allumage commandé**

25 L'entreprise peut choisir d'inclure des moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage commandé dans un parc de véhicules lourds et de véhicules à cabine complète des classes 2B et 3 — sauf ceux visés par la définition de **véhicule spécialisé** au paragraphe 1(1) — si les conditions ci-après sont réunies :

a) le parc comprend des véhicules dotés de moteurs de la même année de modèle et dont la conception et les composants sont les mêmes;

b) les moteurs sont installés dans des véhicules lourds incomplets qui ne sont pas des véhicules à cabine complète ou sont vendus sans être installés dans un véhicule;

c) le nombre de moteurs visés à l'alinéa b) ne représentent pas plus de 10 % du nombre de moteurs — installés ou non dans des véhicules — dans le parc qui sont de la même année de modèle et dont la conception et les composants sont les mêmes;

(i) the N₂O and CH₄ emission standards and the calculations of the emission values referred to in section 20, and

(ii) the CO₂ emission target value and test result determined in accordance with section 150(m)(6) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart B, of the CFR; and

(e) the company reports its election in its end of model year report.

d) au lieu d'être conformes aux articles 29 et 30, les moteurs visés à l'alinéa b) doivent être conformes aux normes suivantes :

(i) les normes d'émissions de N₂O et de CH₄ et les calculs des valeurs des émissions visées à l'article 20,

(ii) la valeur cible d'émissions de CO₂ et le résultat des essais déterminés conformément à l'article 150(m)(6) de la sous-partie B, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR;

e) l'entreprise fait mention de ce choix dans son rapport de fin d'année de modèle.

Vocational Vehicles

CO₂ emission standards

26 (1) Subject to subsections (3) and (5) to (7), every vocational vehicle and incomplete vocational vehicle of the 2014 and subsequent model years must have a CO₂ emission rate that does not exceed the applicable CO₂ emission standard set out in the following table for the model year in question for its applicable useful life:

Item	Column 1 Class of Vocational Vehicle	Column 2 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per tonne-mile) for the 2014 to 2016 Model Years	Column 3 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per tonne-mile) for the 2017 and Subsequent Model Years
1	Classes 2B, 3, 4 and 5	388	373
2	Classes 6 and 7	234	225
3	Class 8	226	222

Modelling CO₂ emissions to demonstrate compliance

(2) The CO₂ emission rate must be determined using the GEM computer simulation model with the following parameters:

(a) the "regulatory subcategory" referred to in the GEM computer simulation model corresponds to a type of vocational vehicle referred to in subparagraphs 18(3)(a)(ii) to (iv), whichever applies to the class of vocational vehicle being modelled; and

(b) the steer tire rolling resistance level and the drive tire rolling resistance level measured for each tire configuration in accordance with section 520(c) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR.

Véhicules spécialisés

Norme d'émissions de CO₂

26 (1) Sous réserve des paragraphes (3) et (5) à (7), le taux d'émissions de CO₂ des véhicules spécialisés et des véhicules spécialisés incomplets de l'année de modèle 2014 et des années de modèle ultérieures ne peut dépasser la norme d'émissions de CO₂ prévue dans le tableau ci-après au cours de leur durée de vie utile pour l'année de modèle en cause :

Article	Colonne 1 Classe de véhicule spécialisé	Colonne 2 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne-mille) pour les années de modèle 2014 à 2016	Colonne 3 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne-mille) pour les années de modèle 2017 et ultérieures
1	Classes 2B, 3, 4 et 5	388	373
2	Classes 6 et 7	234	225
3	Classe 8	226	222

Simulation des émissions de CO₂ pour établir la conformité

(2) Le taux d'émissions de CO₂ est obtenu au moyen du modèle de simulation informatique GEM avec les paramètres suivants :

a) dans le modèle de simulation informatique GEM, la sous-catégorie réglementaire (« regulatory subcategory ») correspond au type de véhicule spécialisé, visé à l'un des sous-alinéas 18(3)a)(ii) à (iv), auquel correspond la classe du véhicule spécialisé en cause;

b) les niveaux de résistance au roulement du pneu pour la roue directrice et pour la roue motrice, mesurés pour chaque configuration de pneu conformément à l'article 520(c) de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

Exemption for certain vocational vehicles

(3) The vocational vehicles and incomplete vocational vehicles referred to in subsection (1) do not include vehicles that either

- (a)** have tires with a maximum speed rating at or below 88 km/h (55 miles per hour); or
- (b)** are designed to perform work in an off-road environment or to operate at low speeds that are unsuitable for normal highway operation and meet one of the following criteria:
 - (i)** have an axle that has a GAWR of 13 154 kg (29,000 pounds) or more,
 - (ii)** attain a speed of 53 km/h (33 miles per hour) or less over 3.2 km (2 miles), or
 - (iii)** attain a speed of 72 km/h (45 miles per hour) or less over 3.2 km (2 miles), have an unloaded vehicle weight that is not less than 95% of its GVWR, and have no capacity to carry occupants other than the driver and operating crew.

Non-eligible vehicles

(4) The vehicles referred to in subsection (3) are not eligible for participation in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47.

Option to conform to higher vehicle service class

(5) For any given vehicle referred to in subsection (1), a company may elect to conform to the emission standards and useful life applicable to a higher vehicle service class, in which case the company must not obtain credits for those vehicles when participating in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47.

Alternative standards

(6) In the case of a vocational vehicle or a cab-complete vocational vehicle equipped with a spark-ignition engine, a company may elect to comply with the standards referred to in sections 20 to 23 applicable to Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles, taking into account section 150(I) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart B, of the CFR, instead of complying with subsection (1) and sections 29 and 30 if the following conditions are met:

- (a)** all vehicles are grouped into the fleet referred to in subparagraph 18(3)(a)(i);

Exemption pour certains véhicules spécialisés

(3) Ne sont pas visés par le paragraphe (1), les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets qui :

- a)** soit possèdent des pneus d'une cote de vitesse d'au plus 88 km/h (55 milles à l'heure);
- b)** soit sont conçus pour fonctionner dans un environnement hors route ou à des vitesses basses qui ne sont pas appropriées pour une utilisation normale sur route et qui répondent à l'un des critères suivants :
 - (i)** ils possèdent un essieu qui a un PNBE de 13 154 kg (29 000 livres) ou plus,
 - (ii)** ils atteignent une vitesse d'au plus 53 km/h (33 milles à l'heure) en 3,2 km (2 milles),
 - (iii)** ils atteignent une vitesse d'au plus 72 km/h (45 milles à l'heure) en 3,2 km (2 milles), ont un poids à vide qui est d'au moins 95 % de leur PNBV et ne peuvent transporter des occupants autres que le conducteur et le personnel de conduite.

Véhicules non admissibles

(4) Les véhicules visés au paragraphe (3) ne sont pas admissibles au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47.

Choix de se conformer à une classe de service plus élevée

(5) Pour un véhicule donné visé au paragraphe (1), l'entreprise peut choisir de se conformer aux normes d'émissions et à la durée de vie utile applicables à une classe de service d'un véhicule plus élevée, auquel cas l'entreprise ne peut obtenir de points pour ces véhicules lorsqu'elle participe au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47.

Normes de rechange

(6) L'entreprise peut choisir de se conformer aux normes applicables aux véhicules lourds des classes 2B et 3 mentionnées aux articles 20 à 23, compte tenu de l'article 150(I) de la sous-partie B, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, pour ses véhicules spécialisés ou ses véhicules spécialisés à cabine complète dotés d'un moteur à allumage commandé, au lieu de se conformer au paragraphe (1) et aux articles 29 et 30, si les conditions ci-après sont réunies :

- a)** tous les véhicules sont regroupés dans le parc visé au sous-alinéa 18(3)a)(i);

- (b) the company participates in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47; and
- (c) the company reports its election in its end of model year report.

Calculation using fleets and subfleets

(7) A company may elect to comply with subsection (1) by grouping all its vocational vehicles and incomplete vocational vehicles of a given model year into fleets or subfleets, as the case may be, in accordance with section 18 and participating in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47.

Family emission limit

(8) For the purposes of subsection (7), every vocational vehicle and incomplete vocational vehicle within a fleet or subfleet, as the case may be, must conform to the CO₂ family emission limit determined by the company for the fleet or subfleet of the vehicle, as the case may be, and corresponding to the value determined for B in the formula set out in paragraph 35(1)(b).

Engines meeting requirements

(9) Every vocational vehicle and incomplete vocational vehicle of the 2014 and subsequent model years must be equipped with a heavy-duty engine that meets the requirements of these Regulations.

Tractors

CO₂ emission standard

27 (1) Subject to subsections (7) and (8), every tractor and incomplete tractor of the 2014 and subsequent model years must have a CO₂ emission rate that does not exceed the applicable CO₂ emission standard set out in the following table for the model year in question for the applicable useful life of the tractor:

Item	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Class of Tractor	Characteristics	CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per tonne-mile) for the 2014 to 2016 Model Years	CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per tonne-mile) for the 2017 and Subsequent Model Years
1	Class 7	Low-roof (all cab styles)	107	104
2	Class 7	Mid-roof (all cab styles)	119	115

- b) l'entreprise participe au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47;
- c) elle fait mention de ce choix dans son rapport de fin d'année de modèle.

Calcul par parc et sous-parc

(7) L'entreprise peut choisir de se conformer au paragraphe (1) en regroupant l'ensemble de ses véhicules spécialisés et de ses véhicules spécialisés incomplets d'une année de modèle donnée dans des parcs et des sous-parcs, selon le cas, conformément à l'article 18 et participer au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47.

Limite d'émissions de la famille

(8) Pour l'application du paragraphe (7), chaque véhicule spécialisé ou véhicule spécialisé incomplet dans un parc ou un sous-parc doit être conforme à la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ déterminée par l'entreprise pour le parc ou le sous-parc du véhicule, selon le cas, laquelle limite correspond à l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 35(1)b).

Moteurs conformes

(9) Les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets de l'année de modèle 2014 et des années de modèles subséquentes doivent être munis d'un moteur de véhicule lourd qui est conforme aux exigences du présent règlement.

Tracteurs routiers

Norme d'émissions de CO₂

27 (1) Sous réserve des paragraphes (7) et (8), le taux d'émissions de CO₂ des tracteurs routiers et des tracteurs routiers incomplets de l'année de modèle 2014 et des années de modèle ultérieures ne peut dépasser la norme d'émissions de CO₂ figurant dans le tableau ci-après au cours de leur durée de vie utile pour l'année de modèle en cause :

Article	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Classe de tracteur routier	Caractéristiques	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne-mille) pour les années de modèle 2014 à 2016	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne-mille) pour les années de modèle 2017 et ultérieures
1	Classe 7	Toit bas (tous les styles de cabines)	107	104
2	Classe 7	Toit moyen (tous les styles de cabines)	119	115

Item	Column 1 Class of Tractor	Column 2 Characteristics	Column 3 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per tonne-mile) for the 2014 to 2016 Model Years	Column 4 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per tonne-mile) for the 2017 and Subsequent Model Years
3	Class 7	High-roof (all cab styles)	124	120
4	Class 8	Low-roof day cab	81	80
5	Class 8	Low-roof sleeper cab	68	66
6	Class 8	Mid-roof day cab	88	86
7	Class 8	Mid-roof sleeper cab	76	73
8	Class 8	High-roof day cab	92	89
9	Class 8	High-roof sleeper cab	75	72

Article	Colonne 1 Classe de tracteur routier	Colonne 2 Caractéristiques	Colonne 3 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne-mille) pour les années de modèle 2014 à 2016	Colonne 4 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne-mille) pour les années de modèle 2017 et ultérieures
3	Classe 7	Toit élevé (tous les styles de cabines)	124	120
4	Classe 8	Cabine de jour à toit bas	81	80
5	Classe 8	Cabine couchette à toit bas	68	66
6	Classe 8	Cabine de jour à toit moyen	88	86
7	Classe 8	Cabine couchette à toit moyen	76	73
8	Classe 8	Cabine de jour à toit élevé	92	89
9	Classe 8	Cabine couchette à toit élevé	75	72

Modelling CO₂ emissions to demonstrate compliance

(2) The CO₂ emission rate must be determined using the GEM computer simulation model with the following parameters:

(a) the “regulatory subcategory” referred to in the GEM computer simulation model corresponds to a type of tractor referred to in any of subparagraphs 18(3)(a)(v) to (xiii), whichever applies to the tractor being modelled;

(b) the coefficient of aerodynamic drag determined in accordance with subsection (4);

(c) the steer tire rolling resistance level and the drive tire rolling resistance level measured for each tire configuration in accordance with section 520(c) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR;

(d) in the case of a tractor equipped with a vehicle speed limiter, the maximum speed, expressed in miles per hour and rounded to the nearest 0.1 mile per hour, to which the tractor is limited, determined in accordance with section 640 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart G, of the CFR;

(e) the weight reduction value, calculated by adding the applicable values set out in the tables in the following subparagraphs:

(i) in the case of tires and wheels, the weight reduction value corresponds to the sum of the applicable

Simulation des émissions de CO₂ pour établir la conformité

(2) Le taux d'émissions de CO₂ est obtenu au moyen du modèle de simulation informatique GEM avec les paramètres suivants :

a) dans le modèle de simulation informatique GEM, la sous-catégorie réglementaire (« regulatory subcategory ») correspond au type de tracteur routier, visé à l'un des sous-alinéas 18(3)a)(v) à (xiii), auquel correspond le tracteur routier en cause;

b) le coefficient de traînée calculé conformément au paragraphe (4);

c) les niveaux de résistance au roulement du pneu pour la roue directrice et pour la roue motrice, mesurés pour chaque configuration de pneu conformément à l'article 520(c) de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR;

d) dans le cas d'un tracteur routier doté d'un limiteur de vitesse de véhicule, la vitesse maximale à laquelle le tracteur routier est limité, calculée conformément à l'article 640 de la sous-partie G, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, exprimée en mille à l'heure et arrondie à 0,1 mille à l'heure près;

e) la valeur de réduction de poids, obtenue par l'addition des valeurs applicables figurant dans les tableaux des sous-alinéas suivants :

(i) la valeur de réduction de poids des pneus et des jantes correspondant à la somme des valeurs de

weight reduction values set out in column 3 for each of the tractor's wheels that are set out in the following table:

Item	Column 1 Tire Type	Column 2 Wheel Type	Column 3 Weight Reduction Value (pounds per wheel)
1	Single-wide drive tire	Steel wheel	84
2	Single-wide drive tire	Aluminum wheel	139
3	Single-wide drive tire	Light-weight aluminum wheel (weighs at least 9.5 kg (21 pounds) less than a similar steel wheel)	147
4	Steer tire or dual-wide drive tire	High-strength steel wheel (steel with tensile strength of 350 MPa or more)	8
5	Steer tire or dual-wide drive tire	Aluminum wheel	21
6	Steer tire or dual-wide drive tire	Light-weight aluminum wheel (weighs at least 9.5 kg (21 pounds) less than a similar steel wheel)	30

(ii) in the case of the following components, the weight reduction value corresponds to the sum of the applicable weight reduction values for each of the tractor's components that are set out in the following table:

Item	Column 1 Component	Column 2 Aluminum Weight Reduction Value (pounds)	Column 3 High-strength Steel (steel with tensile strength of 350 MPa or more) Weight Reduction Value (pounds)
1	Door	20	6
2	Roof	60	18
3	Cab rear wall	49	16
4	Cab floor	56	18
5	Hood support structure system	15	3
6	Fairing support structure system	35	6
7	Instrument panel support structure	5	1
8	Brake drums – drive (4 units)	140	11
9	Brake drums – non-drive (2 units)	60	8
10	Frame rails	440	87
11	Crossmember – cab	15	5
12	Crossmember – suspension	25	6
13	Crossmember – non-suspension (3 units)	15	5
14	Fifth wheel	100	25

réduction de poids indiquées à la colonne 3 du tableau du présent sous-alinéa applicables pour chaque roue du tracteur routier en cause :

Article	Colonne 1 Type de pneu	Colonne 2 Type de jante	Colonne 3 Valeur de réduction de poids (livres par roue)
1	Pneu large unique pour la roue motrice	Jante en acier	84
2	Pneu large unique pour la roue motrice	Jante en aluminium	139
3	Pneu large unique pour la roue motrice	Jante légère en aluminium (pèse au moins 9,5 kg (21 livres) de moins qu'une jante en acier similaire)	147
4	Pneu pour la roue directrice ou pneus jumelés pour la roue motrice	Jante en acier à haute résistance (acier avec une résistance à la traction de 350 MPa ou plus)	8
5	Pneu pour la roue directrice ou pneus jumelés pour la roue motrice	Jante en aluminium	21
6	Pneu pour la roue directrice ou pneus jumelés pour la roue motrice	Jante légère en aluminium (pèse au moins 9,5 kg (21 livres) de moins qu'une jante en acier similaire)	30

(ii) la valeur de réduction de poids des composants ci-après correspondant à la somme des valeurs indiquées pour chaque composant du tracteur routier dans le tableau ci-après qui lui sont applicables :

Article	Colonne 1 Composant	Colonne 2 Valeur de réduction du poids pour l'aluminium (livres)	Colonne 3 Valeur de réduction du poids pour l'acier à haute résistance (acier avec une résistance à la traction de 350 MPa ou plus) (livres)
1	Porte	20	6
2	Toit	60	18
3	Mur arrière de cabine	49	16
4	Plancher de cabine	56	18
5	Système de structure de soutien du capot	15	3
6	Système de structure de soutien de carénage	35	6
7	Structure de soutien du tableau de bord	5	1
8	Tambours de frein – roues motrices (4 unités)	140	11
9	Tambours de frein – roues non motrices (2 unités)	60	8
10	Longerons de cadre de châssis	440	87
11	Traverse de cadre de châssis – cabine	15	5
12	Traverse de cadre de châssis – suspension	25	6

Column 1		Column 2	Column 3
Item	Component	Aluminum Weight Reduction Value (pounds)	High-strength Steel (steel with tensile strength of 350 MPa or more) Weight Reduction Value (pounds)
15	Radiator support	20	6
16	Fuel tank support structure	40	12
17	Steps	35	6
18	Bumper	33	10
19	Shackles	10	3
20	Front axle	60	15
21	Suspension brackets and hangers	100	30
22	Transmission case	50	12
23	Clutch housing	40	10
24	Drive axle hubs (8 units)	160	4
25	Non-drive front hubs (2 units)	40	5
26	Driveshaft	20	5
27	Transmission and clutch shift levers	20	4

(f) in the case of a Class 8 sleeper cab, if the tractor is equipped with idle reduction technology that conforms to section 660 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart G, of the CFR, and that automatically shuts off the main engine after 300 seconds or less, the corresponding value is 5 grams of CO₂ per tonne-mile or if applicable, is calculated in accordance with section 660(c) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart G, of the CFR.

Weight reduction technologies

(3) For greater certainty, CO₂ emission credits for weight reduction technologies that are not referred to in paragraph (2)(e) may be obtained under section 41.

Calculation of coefficient of aerodynamic drag

(4) Subject to subsections (5) and (6), the coefficient of aerodynamic drag (C_D) is determined by

(a) measuring the drag area ($C_D A$) in accordance with the coastdown testing referred to in subpart F of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, of the CFR,

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3
Article	Composant	Valeur de réduction du poids pour l'aluminium (livres)	Valeur de réduction du poids pour l'acier à haute résistance (acier avec une résistance à la traction de 350 MPa ou plus) (livres)
13	Traverses de cadre de châssis – non liées à la suspension (3 unités)	15	5
14	Sellette d'attelage	100	25
15	Support à radiateur	20	6
16	Structure de soutien du réservoir à carburant	40	12
17	Emmarchement d'accès	35	6
18	Pare-chocs	33	10
19	Jumelles de ressort	10	3
20	Essieu avant	60	15
21	Supports et étriers de suspension	100	30
22	Carter de boîte de vitesses	50	12
23	Carter d'embrayage	40	10
24	Moyeux d'essieu des roues motrices (8 unités)	160	4
25	Moyeux d'essieu des roues non motrices (2 unités)	40	5
26	Arbre de transmission	20	5
27	Leviers de commande de l'embrayage et de la transmission	20	4

f) dans le cas d'une cabine couchette de classe 8, si le tracteur routier est doté d'une technologie de réduction du temps de marche au ralenti conforme à l'article 660 de la sous-partie G, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR et qui éteint automatiquement le moteur principal après 300 secondes ou moins, la valeur correspondante est de 5 grammes de CO₂ par tonne-mille ou, s'il y a lieu, la valeur correspondante est calculée conformément à l'article 660(c) de la sous-partie G, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

Technologies de réduction du poids

(3) Il est entendu que les points relatifs aux émissions de CO₂ pour les technologies de réduction du poids qui ne sont pas prévues à l'alinéa (2)e) peuvent être obtenus en vertu de l'article 41.

Calcul du coefficient de traînée

(4) Sous réserve des paragraphes (5) et (6), le coefficient de traînée (C_D) est obtenu de la façon suivante :

a) au moyen de la mesure de la surface de traînée ($C_D A$) conformément à l'essai de décélération par frein moteur visé à la sous-partie F, partie 1037, section de

rounded to two decimal places and taking into account the following criteria:

- (i) high-roof tractors must be tested with the standard trailer referred to in section 501(g) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR, and low-roof and mid-roof tractors must be tested without a trailer, unless they are tested with a trailer to evaluate innovative technologies, and
- (ii) the tractors and standard trailers referred to in section 501(g) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR must be equipped with tires that are mounted on steel rims in accordance with section 521(b)(2) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR; and
- (b) determining, in accordance with section 520(b) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR, the tractor's coefficient of aerodynamic drag (C_D) and bin level that correspond to the tractor's drag area (C_DA) calculated in paragraph (a).

Alternative bin level

(5) For low-roof and mid-roof tractors, the bin level may be determined using the bin level of an equivalent high-roof tractor as follows:

- (a) if the equivalent high-roof tractor is in Bin I or Bin II, the low-roof and mid-roof tractors must be in Bin I; or
- (b) if the equivalent high-roof tractor is in Bin III, Bin IV or Bin V, the low-roof and mid-roof tractors must be in Bin II.

Alternative method for measuring drag area

(6) Instead of the method referred to in paragraph (4)(a), a company may elect to measure the tractor's drag area (C_DA) in accordance with any other method described in subpart F of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, of the CFR, if,

- (a) in the case of a tractor that is covered by an EPA certificate, the election has been approved by the EPA for that tractor, under section 521(c) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR, and the company provides the Minister with evidence of the EPA approval; and

chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, arrondie à deux décimales près, compte tenu de ce qui suit :

- (i) les tracteurs routiers à toit élevé sont mis à l'essai avec la remorque de référence visée à l'article 501(g) de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR et les tracteurs routiers à toit bas et à toit moyen sont mis à l'essai sans remorque, à moins qu'ils ne soient mis à l'essai avec une remorque pour évaluer des technologies innovatrices,
- (ii) les tracteurs routiers et les remorques de référence visées à l'article 501(g) de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR sont munis de pneus montés sur des jantes en acier conformément à l'article 521(b)(2) de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR;

b) en déterminant, conformément à l'article 520(b) de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, le coefficient de traînée (C_D) du tracteur routier et le niveau de la série correspondant à la surface de traînée (C_DA) du tracteur routier calculée à l'alinéa a).

Autre niveau de la série

(5) Dans le cas des tracteurs routiers à toit bas et à toit moyen, le niveau de la série peut être déterminé selon le niveau de la série d'un tracteur routier à toit élevé équivalent, selon le cas :

- a) si le tracteur routier à toit élevé équivalent fait partie de la série I ou II, les tracteurs routiers à toit bas et à toit moyen sont de la série I;
- b) si le tracteur routier à toit élevé équivalent fait partie de la série III, IV ou V, les tracteurs routiers à toit bas et à toit moyen sont de la série II.

Méthode de remplacement de mesure de la surface de traînée

(6) Au lieu de mesurer la surface de traînée (C_DA) d'un tracteur routier conformément à la méthode visée à l'alinéa (4)a), l'entreprise peut choisir de la mesurer conformément à toute autre méthode décrite à la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, si :

- a) dans le cas d'un tracteur routier visé par un certificat de l'EPA, ce choix a été approuvé par l'EPA pour ce tracteur routier aux termes de l'article 521(c) de la

(b) in the case of a tractor that is not covered by an EPA certificate, the company provides the Minister with evidence demonstrating that the alternative method for measuring the tractor's drag area referred to in this subsection is more representative of that tractor's drag area.

Option to conform to higher vehicle service class

(7) For any given vehicle referred to in subsection (1), a company may elect to conform to the emission standards and useful life applicable to a higher vehicle service class in which case the company must not obtain credits for those vehicles when participating in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47.

Calculation using fleets and subfleets

(8) A company may elect to comply with subsection (1) by grouping all its tractors and incomplete tractors of a given model year into fleets or subfleets, as the case may be, in accordance with section 18 and participating in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47.

Family emission limit

(9) For the purposes of subsection (8), every tractor and incomplete tractor within a fleet or subfleet, as the case may be, must conform to the CO₂ family emission limit determined by the company for the fleet or subfleet of the vehicle, as the case may be, and corresponding to the value determined for B in the formula set out in paragraph 35(1)(c).

Engines meeting requirements

(10) Every tractor and incomplete tractor of the 2014 and subsequent model years must be equipped with a heavy-duty engine that meets the requirements of these Regulations.

Vocational Tractors

Alternative standards

28 A company that manufactures or imports vocational tractors for sale in Canada may elect to conform to the emission standards applicable to vocational vehicles instead of tractors for a maximum of 5 250 Class 7 and

sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR et que l'entreprise en fournit la preuve au ministre;

b) dans le cas d'un tracteur routier non visé par un certificat de l'EPA, l'entreprise fournit au ministre une preuve établissant que la méthode de remplacement pour mesurer la surface de traînée mentionnée au présent paragraphe est plus représentative de la surface de traînée pour ce tracteur routier.

Choix de se conformer à une classe de service plus élevée

(7) Pour un véhicule donné visé au paragraphe (1), l'entreprise peut choisir de se conformer aux normes d'émissions et à la durée de vie applicables d'une classe de service d'un véhicule plus élevée, auquel cas l'entreprise ne peut obtenir de points pour ces véhicules lorsqu'elle participe au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47.

Calcul par parc et sous-parc

(8) L'entreprise peut choisir de se conformer au paragraphe (1) en regroupant l'ensemble de ses tracteurs routiers et de ses tracteurs routiers incomplets d'une année de modèle donnée dans des parcs et des sous-parcs, selon le cas, conformément à l'article 18 et participer au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47.

Limite d'émissions de la famille

(9) Pour l'application du paragraphe (8), chaque tracteur routier ou tracteur routier incomplet dans un parc ou un sous-parc doit être conforme à la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ déterminée par l'entreprise pour le parc ou le sous-parc du véhicule, selon le cas, laquelle limite correspond à l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 35(1)c).

Moteurs conformes

(10) Les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de l'année de modèle 2014 et des années de modèles subséquentes doivent être munis d'un moteur de véhicule lourd qui est conforme aux exigences du présent règlement.

tracteurs routiers spécialisés

Normes de rechange

28 L'entreprise qui fabrique ou importe des tracteurs routiers spécialisés en vue de leur vente au Canada peut choisir d'appliquer les normes d'émissions visant les véhicules spécialisés à un maximum de 5 250 tracteurs

Class 8 vocational tractors that it manufactures or imports in any period of three consecutive model years and must report this election in its end of model year report.

Heavy-duty Engines

N₂O and CH₄ Emissions

Standards

29 (1) Every heavy-duty engine that is a compression-ignition engine of the 2014 and subsequent model years and heavy-duty engine that is a spark-ignition engine of the 2016 and subsequent model years must have N₂O and CH₄ emission values that do not exceed an emission standard of 0.10 g/BHP-hr for N₂O and 0.10 g/BHP-hr for CH₄ for the applicable useful life of the engine.

Values

(2) The N₂O and CH₄ emission values for the engines referred to in subsection (1) correspond to the emission values of the tested engine configuration referred to in section 235(a) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart C, of the CFR, for the engine family, measured in accordance with the transient duty cycle, taking into account sections 108(d) to (f) and 150(g) of subpart B, sections 235(b) and 241(c) and (d) of subpart C and subparts E and F of part 1036, Title 40, chapter I, subchapter U, of the CFR.

Engine configuration

(3) For the purposes of subsection (2), the tested engine configuration for the model year in question is determined using the engine sales in Canada if none of the engines of the engine family are sold in the United States.

Fleet calculation

(4) A company that manufactures or imports engines referred to in subsection (1) that exceed any of the standards set out in that subsection must group those engines of a given model year into fleets in accordance with section 18 and must calculate the N₂O and CH₄ emission deficits for each fleet, expressed in megagrams of CO₂ and rounded in accordance with subsection 35(2), using the formula

$$\frac{(A - B) \times C \times D \times E \times F}{1\,000\,000}$$

routiers spécialisés des classes 7 et 8 qu'elle fabrique ou importe au cours de trois années de modèle consécutives, au lieu des normes applicables aux tracteurs routiers, et fait mention de ce choix dans son rapport de fin d'année de modèle.

Moteurs de véhicules lourds

Émissions de N₂O et de CH₄

Normes

29 (1) La valeur des émissions de N₂O et de CH₄ des moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression de l'année de modèle 2014 et des années de modèle ultérieures et des moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage commandé de l'année de modèle 2016 et des années de modèle ultérieures ne peut dépasser les normes d'émissions de 0,10 gramme par BHP-heure pour le N₂O et de 0,10 gramme par BHP-heure pour le CH₄ pour la durée de vie utile du moteur.

Valeurs

(2) La valeur des émissions de N₂O et de CH₄ des moteurs visée au paragraphe (1) correspond à la valeur des émissions de la configuration de moteur mise à l'essai visée à l'article 235(a) de la sous-partie C, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR pour la famille de moteurs, mesurée selon le cycle de service transitoire, compte tenu des articles 108(d) à (f) et 150(g) de la sous-partie B, des articles 235(b), 241(c) et (d) de la sous-partie C et des sous-parties E et F de la partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

Configuration de moteur

(3) Pour l'application du paragraphe (2), la configuration de moteur mise à l'essai est déterminée selon les ventes au Canada si aucun des moteurs de la famille de moteurs n'est vendu aux États-Unis pour l'année de modèle en cause.

Calcul par parc

(4) L'entreprise qui fabrique ou importe des moteurs visés au paragraphe (1) qui dépassent l'une des normes mentionnées à ce paragraphe regroupe dans un parc ces moteurs d'une année de modèle donnée conformément à l'article 18 et calcule, selon la formule ci-après, la valeur du déficit des émissions de N₂O et de CH₄ relatif à ce parc, exprimée en mégagrammes de CO₂ et arrondie conformément au paragraphe 35(2) :

$$\frac{(A - B) \times C \times D \times E \times F}{1\,000\,000}$$

where

- A** is 0.10 g/BHP-hr for N₂O and 0.10 g/BHP-hr for CH₄;
- B** is the N₂O or CH₄ family emission limit for the fleet and corresponds to the N₂O or CH₄ deteriorated emission level value, calculated using the applicable emission value determined in accordance with subsection (2);
- C** is the number of engines in the fleet;
- D** is the transient cycle conversion factor calculated in accordance with the applicable variable "CF" in section 705(b) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart H, of the CFR;
- E** is the useful life for the engine, as follows:
 - (a) 110,000 miles for a spark-ignition engine; and
 - (b) the following number of miles for a compression-ignition engine:
 - (i) 110,000 miles for a light heavy-duty engine,
 - (ii) 185,000 miles for a medium heavy-duty engine, and
 - (iii) 435,000 miles for a heavy heavy-duty engine; and
- F** is the global warming potential and is equal to the following number of credits needed to offset a N₂O and CH₄ deficit:
 - (a) an emission credit of 298 Mg of CO₂ to offset a deficit of 1 Mg of N₂O; and
 - (b) an emission credit of 25 Mg of CO₂ to offset a deficit of 1 Mg of CH₄.

Family emission limit

(5) For the purposes of subsection (4), every heavy-duty engine within a fleet must conform to the N₂O or CH₄ family emission limit determined by the company for the fleet that corresponds to the deteriorated emission level value determined for B in subsection (4).

où :

- A** représente 0,10 gramme par BHP-heure pour le N₂O et 0,10 gramme par BHP-heure pour le CH₄;
- B** la limite d'émissions de la famille applicable au N₂O ou au CH₄ du parc correspondant à la valeur des niveaux d'émissions détériorés de N₂O ou de CH₄ calculée au moyen de la valeur des émissions applicables, lesquelles sont mesurées conformément au paragraphe (2);
- C** le nombre de moteurs dans le parc;
- D** le facteur de conversion du cycle de service transitoire, calculé conformément à l'élément « CF » applicable de l'article 705(b) de la sous-partie H, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR;
- E** la durée de vie utile du moteur, soit :
 - (a) dans le cas d'un moteur à allumage commandé, 110 000 milles;
 - (b) dans le cas d'un moteur à allumage par compression :
 - (i) 110 000 milles pour un petit moteur de véhicule lourd,
 - (ii) 185 000 milles pour un moteur moyen de véhicule lourd,
 - (iii) 435 000 milles pour un gros moteur de véhicule lourd;
- F** le potentiel de réchauffement de la planète équivalant au nombre de points nécessaire pour compenser le déficit de N₂O ou de CH₄, soit :
 - (a) 298 mégagrammes de points relatifs aux émissions de CO₂ pour compenser un déficit de 1 mégagramme de N₂O,
 - (b) 25 mégagrammes de points relatifs aux émissions de CO₂ pour compenser un déficit de 1 mégagramme de CH₄.

Limite d'émissions de la famille

(5) Pour l'application du paragraphe (4), chaque moteur de véhicule lourd du parc doit être conforme à la limite d'émissions de la famille applicable au N₂O ou au CH₄ déterminée par l'entreprise pour le parc du moteur, laquelle limite correspond à la valeur des niveaux d'émissions détériorés représentée par l'élément B de la formule prévue au paragraphe (4).

Offsetting fleet emission deficit

(6) The deficit calculated under subsection (4) must be offset by using the CO₂ emission credits obtained in accordance with sections 34 to 47 for the averaging set in which the fleet is included.

No credits

(7) For greater certainty, and subject to subsection (8), the company must not obtain CO₂ emission credits with respect to N₂O and CH₄ emissions for the purpose of participation in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47.

Credits for low N₂O emissions

(8) If a company's heavy-duty engines from a fleet of the 2014, 2015 or 2016 model year conform to an N₂O family emission limit that is less than 0.04 g/BHP-hr, the company may obtain CO₂ emission credits for the purpose of participation in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47, using the following formula for each fleet, expressed in megagrams of CO₂ and rounded in accordance with subsection 35(2):

$$\frac{(A - B) \times C \times D \times E \times F}{1\,000\,000}$$

where

- A** is 0.04 g/BHP-hr for N₂O;
- B** is the N₂O family emission limit for the fleet and corresponds to the N₂O deteriorated emission level value, calculated using the applicable emission value determined in accordance with subsection (2);
- C** is the number of engines in the fleet;
- D** is the transient cycle conversion factor calculated in accordance with the applicable variable "CF" in section 705(b) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart H, of the CFR;
- E** is the useful life for the engine, as follows:
 - (a)** 110,000 miles for a spark-ignition engine; and
 - (b)** the following number of miles for a compression-ignition engine:
 - (i)** 110,000 miles for a light heavy-duty engine,
 - (ii)** 185,000 miles for a medium heavy-duty engine, and
 - (iii)** 435,000 miles for a heavy heavy-duty engine; and
- F** is the global warming potential and is equal to 298 Mg of CO₂.

Compensation du déficit

(6) À la suite du calcul prévu au paragraphe (4), l'entreprise compense le déficit subi en utilisant les points relatifs aux émissions de CO₂ obtenus en vertu des articles 34 à 47 pour le groupe de calcul de points dont le parc fait partie.

Aucun point

(7) Sous réserve du paragraphe (8), il est entendu que l'entreprise ne peut obtenir de points relatifs aux émissions de CO₂ pour participer au système de points prévu aux articles 34 à 47 à l'égard de ses émissions de N₂O et de CH₄.

Points pour les faibles émissions de N₂O

(8) L'entreprise dont les moteurs de véhicules lourds d'un parc de l'année de modèle 2014, 2015 ou 2016 sont conformes à une limite d'émissions de la famille applicable au N₂O inférieure à 0,04 gramme par BHP-heure peut obtenir des points relatifs aux émissions de CO₂ pour participer au système de points prévu aux articles 34 à 47 et les points sont calculés au moyen de la formule ci-après pour chaque parc, exprimés en mégagrammes de CO₂ et arrondis conformément au paragraphe 35(2) :

$$\frac{(A - B) \times C \times D \times E \times F}{1\,000\,000}$$

où :

- A** représente 0,04 gramme par BHP-heure pour le N₂O;
- B** la limite d'émissions de la famille applicable au N₂O du parc correspondant à la valeur des niveaux d'émissions détériorés de N₂O calculée au moyen de la valeur des émissions applicables lesquelles sont mesurées conformément au paragraphe (2);
- C** le nombre de moteurs dans le parc;
- D** le facteur de conversion du cycle de service transitoire, calculé conformément à l'élément « CF » applicable de l'article 705(b) de la sous-partie H, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR;
- E** la durée de vie utile du moteur, soit :
 - a)** dans le cas d'un moteur à allumage commandé, 110 000 milles;
 - b)** dans le cas d'un moteur à allumage par compression :
 - (i)** 110 000 milles pour un petit moteur de véhicule lourd,
 - (ii)** 185 000 milles pour un moteur moyen de véhicule lourd,

(iii) 435 000 milles pour un gros moteur de véhicule lourd;

F le potentiel de réchauffement de la planète équivalant à 298 mégagrammes de CO₂.

CO₂ Emissions

Standard

30 Subject to sections 31 and 33, every heavy-duty engine must have a CO₂ emission value that does not exceed the following emission standard for the applicable useful life of the engine:

(a) for a spark-ignition engine of the 2016 and subsequent model years, a CO₂ emission standard of 627 g/BHP-hr; and

(b) for any other engine of the 2014 and subsequent model years, the applicable CO₂ emission standard set out in the following table:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6
Item	Model Year	Light Heavy-duty Engines (g/BHP-hr)	Medium Heavy-duty Engines Designed To Be Used in Vocational Vehicles (g/BHP-hr)	Heavy Heavy-duty Engines Designed To Be Used in Vocational Vehicles (g/BHP-hr)	Medium Heavy-duty Engines Designed To Be Used in Tractors (g/BHP-hr)	Heavy Heavy-duty Engines Designed To Be Used in Tractors (g/BHP-hr)
1	2014 to 2016	600	600	567	502	475
2	2017 and subsequent model years	576	576	555	487	460

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6
Article	Année de modèle	Petit moteur de véhicule lourd (g/BHP-heure)	Moteur moyen de véhicule lourd conçu pour être utilisé dans des véhicules spécialisés (g/BHP-heure)	Gros moteur de véhicule lourd conçu pour être utilisé dans des véhicules spécialisés (g/BHP-heure)	Moteur moyen de véhicule lourd conçu pour être utilisé dans des tracteurs routiers (g/BHP-heure)	Gros moteur de véhicule lourd conçu pour être utilisé dans des tracteurs routiers (g/BHP-heure)
1	2014 à 2016	600	600	567	502	475
2	2017 et années de modèle ultérieures	576	576	555	487	460

Alternative emission standard — model years 2014 to 2016

31 (1) Heavy-duty engines that are compression-ignition engines of the 2014 to 2016 model years may conform to the CO₂ emission standard referred to in section 620 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart G, of the CFR, instead of the standard set out in paragraph 30(b) if there are no remaining credits that can be used under sections 42 to 46 for the averaging set of those engines for the model years in question.

Émissions de CO₂

Norme

30 Sous réserve des articles 31 et 33, la valeur des émissions de CO₂ des moteurs de véhicules lourds ne peut dépasser la norme ci-après au cours de leur durée de vie utile :

a) dans le cas d'un moteur à allumage commandé à compter de l'année de modèle 2016, une norme d'émissions de CO₂ de 627 g/BHP-heure;

b) dans le cas de tout autre moteur, la norme d'émissions de CO₂ applicable à compter de l'année de modèle 2014, figurant dans le tableau suivant :

Norme de rechange — années de modèle 2014 à 2016

31 (1) Les moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression des années de modèle 2014 à 2016 peuvent être conformes à la norme relative aux émissions de CO₂ mentionnée à l'article 620 de la sous-partie G, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR au lieu de celle prévue à l'alinéa 30b), s'il n'y a pas de points accumulés qui peuvent être utilisés en vertu des articles 42 à 46 dans le groupe de calcul de points dont les moteurs font partie pour les années de modèle en question.

Alternative emission standard — model years 2013 to 2016

(2) Heavy-duty engines that are compression-ignition engines of the 2013 to 2016 model years may conform to the CO₂ emission standard referred to in section 150(e) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart B, of the CFR, instead of the standard set out in paragraph 30(b) or in subsection (1).

No early action credits

(3) The engines referred to in subsection (2) are not eligible for early action credits in accordance with section 47.

Election to comply with subsection (2)

(4) A company that elects to conform to the alternative CO₂ emission standard referred to in subsection (2) must continue to comply with that subsection for the other model years referred to in that subsection.

Value

32 (1) The CO₂ emission value for the following heavy-duty engines corresponds to the emission value of the tested engine configuration referred to in section 235(a) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart C, of the CFR, for the engine family, measured in accordance with the following duty cycles, taking into account sections 108(d) to (f) and 150(g) of subpart B, sections 235(b) and 241(c) and (d) of subpart C and subparts E and F of part 1036, Title 40, chapter I, subchapter U, of the CFR:

- (a) for medium heavy-duty engines and heavy heavy-duty engines that are compression-ignition engines designed to be used in tractors or incomplete tractors, the steady state duty cycle;
- (b) for medium heavy-duty engines and heavy heavy-duty engines that are compression-ignition engines designed to be used in both vocational vehicles or incomplete vocational vehicles and tractors or incomplete tractors, the steady state duty cycle and transient duty cycle; and
- (c) for engines other than those referred to in paragraphs (a) and (b), the transient duty cycle.

Norme de rechange — années de modèle 2013 à 2016

(2) Les moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression des années de modèle 2013 à 2016 peuvent être conformes à la norme d'émissions de CO₂ mentionnée à l'article 150(e) de la sous-partie B, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR au lieu de celle prévue à l'alinéa 30b) ou celle visée au paragraphe (1).

Aucun point d'action précoce

(3) Les moteurs visés au paragraphe (2) ne sont pas admissibles aux points d'action précoce qui peuvent être obtenus en vertu de l'article 47.

Choix de se conformer au paragraphe (2)

(4) L'entreprise qui choisit de se conformer à la norme de rechange d'émissions de CO₂ visée au paragraphe (2) continue d'être assujettie à ce paragraphe pour les années de modèle restantes qui y sont indiquées.

Valeur

32 (1) La valeur des émissions de CO₂ des moteurs de véhicules lourds ci-après correspond à la valeur des émissions de CO₂ de la configuration de moteur mise à l'essai visée à l'article 235(a) de la sous-partie C, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR pour la famille de moteurs, mesurée selon le cycle de service applicable indiqué, compte tenu des articles 108(d) à (f) et 150(g) de la sous-partie B, des articles 235(b), 241(c) et (d) de la sous-partie C et des sous-parties E et F de la partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR :

- a) dans le cas des moteurs moyens de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression et des gros moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression conçus pour être utilisés dans des tracteurs routiers ou des tracteurs routiers incomplets, le cycle de service permanent;
- b) dans le cas des moteurs moyens de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression et des gros moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression conçus pour être utilisés à la fois dans les véhicules spécialisés ou les véhicules spécialisés incomplets et les tracteurs routiers ou les tracteurs routiers incomplets, les cycles de services permanent et transitoire;
- c) dans le cas des moteurs de véhicules lourds autres que ceux visés aux alinéas a) et b), le cycle de service transitoire.

Engine configuration

(2) For the purposes of subsection (1), the tested engine configuration for the model year in question is determined using the engine sales in Canada if none of the engines of the engine family are sold in the United States.

Calculation using fleets and subfleets

33 (1) A company may elect to comply with section 30 or subsection 31(2) by grouping all its heavy-duty engines of a given model year into fleets in accordance with section 18 and participating in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47.

CO₂ family certification level

(2) For the purposes of subsection (1), every heavy-duty engine within a fleet must conform to the CO₂ family certification level for the fleet that corresponds to the deteriorated emission level value determined for B in the formula set out in paragraph 35(1)(d).

CO₂ Emission Credit System**Calculation of Credits and Deficits****Credits**

34 (1) For the purposes of subparagraph 162(1)(b)(i) of the Act, a company obtains CO₂ emission credits if the CO₂ emissions for a fleet or subfleet, as the case may be, of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines of a given model year are lower than the CO₂ emission standard applicable to that fleet or subfleet, as the case may be, and for that model year, and the company reports the credits in its end of model year report in accordance with section 48.

Deficits

(2) A company incurs deficits if the CO₂ emissions for a fleet or subfleet, as the case may be, of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines of a given model year are higher than the CO₂ emission standard applicable to that fleet or subfleet, as the case may be, and for that model year, and the company reports the deficits in its end of model year report in accordance with section 48.

Configuration de moteur

(2) Pour l'application du paragraphe (1), la configuration de moteur mise à l'essai est déterminée selon les ventes au Canada si aucun des moteurs de la famille de moteurs n'est vendu aux États-Unis pour l'année de modèle en cause.

Calcul par parc et sous-parc

33 (1) L'entreprise peut choisir de se conformer à l'article 30 ou au paragraphe 31(2) en regroupant l'ensemble de ses moteurs de véhicules lourds d'une année de modèle donnée dans des parcs conformément à l'article 18 et participer au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47.

Niveau de certification de la famille applicable au CO₂

(2) Pour l'application du paragraphe (1), chaque moteur de véhicule lourd dans un parc doit être conforme au niveau de certification de la famille applicable au CO₂ pour le parc du moteur, lequel niveau correspond à la valeur des niveaux d'émissions détériorés représentée par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 35(1)d).

Système de points relatifs aux émissions de CO₂**Calcul des points et de la valeur du déficit****Points**

34 (1) Pour l'application du sous-alinéa 162(1)b(i) de la Loi, l'entreprise obtient des points relatifs aux émissions de CO₂ si les émissions de CO₂ pour un parc ou un sous-parc, selon le cas, de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds d'une année de modèle donnée sont inférieures à la norme d'émissions de CO₂ applicable à ce parc ou à ce sous-parc pour cette année de modèle et si elle inclut ces points dans son rapport de fin d'année de modèle conformément à l'article 48.

Déficit

(2) L'entreprise subit un déficit à l'égard d'un parc si les émissions de CO₂ pour un parc ou un sous-parc, selon le cas, de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds d'une année de modèle donnée, sont supérieures à la norme d'émissions de CO₂ applicable à ce parc ou à ce sous-parc pour cette année de modèle; le cas échéant elle indique la valeur de son déficit dans son rapport de fin d'année de modèle conformément à l'article 48.

Calculation

35 (1) A company must calculate the credits or deficits for each of its fleets or subfleets, as the case may be, using the equation set out in one of the following paragraphs, whichever applies:

(a) for Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles, excluding those referred to in the definition **vocational vehicle** in subsection 1(1),

$$ECD = \frac{(A - B) \times C \times D}{1\,000\,000}$$

where

ECD is the number of credits, if the result is positive, or the number of deficits, if the result is negative, expressed in megagrams of CO₂ and rounded in accordance with subsection 35(2),

A is the fleet average CO₂ emission standard calculated in accordance with section 22, expressed in grams of CO₂ per mile,

B is the fleet average CO₂ emission value calculated in accordance with section 23, expressed in grams of CO₂ per mile,

C is the number of vehicles in the fleet, and

D is the useful life for the vehicle, namely, 120,000 miles;

(b) for vocational vehicles and incomplete vocational vehicles and subject to subsection 38(2) and clause 41(1)(b)(ii)(A),

$$ECD = \frac{(A - B) \times C \times D \times E}{1\,000\,000}$$

where

ECD is the number of credits, if the result is positive, or the number of deficits, if the result is negative, expressed in megagrams of CO₂ and rounded in accordance with subsection 35(2),

A is the CO₂ emission standard under subsection 26(1) that applies to the vehicles of the subfleet, expressed in grams of CO₂ per tonne-mile,

B is the CO₂ family emission limit and corresponds to the CO₂ emission rate for the subfleet of vehicles, expressed in grams of CO₂ per tonne-mile, determined in accordance with subsection 26(2),

C is the payload for the class of vehicles, as follows:

Calcul

35 (1) L'entreprise calcule le nombre de points ou la valeur du déficit pour chacun de ses parcs ou sous-parcs selon la formule ci-après qui s'applique :

a) dans le cas de véhicules lourds et de véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux visés par la définition de **véhicule spécialisé** au paragraphe 1(1) :

$$PDE = \frac{(A - B) \times C \times D}{1\,000\,000}$$

où :

PDE représente le nombre de points si le résultat est positif, ou la valeur du déficit si le résultat est négatif, exprimé en mégagrammes de CO₂ et arrondi conformément au paragraphe 35(2),

A la norme moyenne des émissions de CO₂ pour le parc, calculée conformément à l'article 22 et exprimée en grammes de CO₂ par mille,

B la valeur moyenne des émissions de CO₂ pour le parc, calculée conformément à l'article 23 et exprimée en grammes de CO₂ par mille,

C le nombre de véhicules dans le parc,

D la durée de vie utile du véhicule, soit 120 000 milles;

b) dans le cas de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets et sous réserve du paragraphe 38(2) et de la division 41(1)(b)(ii)(A) :

$$PDE = \frac{(A - B) \times C \times D \times E}{1\,000\,000}$$

où :

PDE représente le nombre de points si le résultat est positif, ou la valeur du déficit si le résultat est négatif, exprimé en mégagrammes de CO₂ et arrondi conformément au paragraphe 35(2),

A la norme d'émissions de CO₂ prévue au paragraphe 26(1) applicable aux véhicules du sous-parc, exprimée en grammes de CO₂ par tonne-mille,

B la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ correspondant au taux d'émissions de CO₂ pour le sous-parc de véhicules, obtenu conformément au paragraphe 26(2), exprimée en grammes de CO₂ par tonne-mille,

C la charge utile selon la classe de véhicules, soit :

(i) 2.85 tonnes for Class 2B, Class 3, Class 4 and Class 5,

(ii) 5.6 tonnes for Class 6 and Class 7, and

(iii) 7.5 tonnes for Class 8,

D is the number of vehicles in the subfleet, and

E is the useful life for the class of vehicles, as follows:

(i) 110,000 miles for Class 2B, Class 3, Class 4 and Class 5,

(ii) 185,000 miles for Class 6 and Class 7, and

(iii) 435,000 miles for Class 8;

(c) for tractors and incomplete tractors and subject to subsection 38(2) and clause 41(1)(b)(ii)(B),

$$ECD = \frac{(A - B) \times C \times D \times E}{1\,000\,000}$$

where

ECD is the number of credits, if the result is positive, or the number of deficits, if the result is negative, expressed in megagrams of CO₂ and rounded in accordance with subsection 35(2),

A is the CO₂ emission standard under subsection 27(1) that applies to the tractors and incomplete tractors of the subfleet, expressed in grams of CO₂ per tonne-mile,

B is the CO₂ family emission limit and corresponds to the CO₂ emission rate for the subfleet of tractors and incomplete tractors, expressed in grams of CO₂ per tonne-mile, determined in accordance with subsection 27(2),

C is the payload for the class of tractors and incomplete tractors, as follows:

(i) 12.5 tonnes for Class 7, and

(ii) 19 tonnes for Class 8,

D is the number of tractors and incomplete tractors in the subfleet, and

E is the useful life for the class of tractors or incomplete tractors, as the case may be, as follows:

(i) 185,000 miles for Class 7, and

(ii) 435,000 miles for Class 8; and

(d) for heavy-duty engines and subject to subparagraph 41(1)(c)(iii),

$$ECD = \frac{(A - B) \times C \times D \times E}{1\,000\,000}$$

(i) 2,85 tonnes pour les classes 2B, 3, 4 et 5,

(ii) 5,6 tonnes pour les classes 6 et 7,

(iii) 7,5 tonnes pour la classe 8,

D le nombre de véhicules dans le sous-parc,

E la durée de vie utile selon la classe de véhicules, soit :

(i) 110 000 milles pour les classes 2B, 3, 4 et 5,

(ii) 185 000 milles pour les classes 6 et 7,

(iii) 435 000 milles pour la classe 8;

c) dans le cas de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets et sous réserve du paragraphe 38(2) et de la division 41(1)b)(ii)(B) :

$$PDE = \frac{(A - B) \times C \times D \times E}{1\,000\,000}$$

où :

PDE représente le nombre de points, si le résultat est positif, ou la valeur du déficit, si le résultat est négatif, exprimé en mégagrammes de CO₂ et arrondi conformément au paragraphe 35(2),

A la norme d'émissions de CO₂ prévue au paragraphe 27(1) applicable aux tracteurs routiers et tracteurs routiers incomplets du sous-parc, exprimée en grammes de CO₂ par tonne-mille,

B la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ correspondant au taux d'émissions de CO₂ pour le sous-parc de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets, obtenu conformément au paragraphe 27(2), exprimée en grammes de CO₂ par tonne-mille,

C la charge utile selon la classe de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets, soit :

(i) 12,5 tonnes pour la classe 7,

(ii) 19 tonnes pour la classe 8,

D le nombre de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets dans le sous-parc,

E la durée de vie utile selon la classe de tracteurs routiers ou de tracteurs routiers incomplets, soit :

(i) 185 000 milles pour la classe 7,

(ii) 435 000 milles pour la classe 8;

d) dans le cas d'un moteur de véhicule lourd et sous réserve du sous-alinéa 41(1)c)(iii) :

$$PDE = \frac{(A - B) \times C \times D \times E}{1\,000\,000}$$

where

ECD is the number of credits, if the result is positive, or the number of deficits, if the result is negative, expressed in megagrams of CO₂ and rounded in accordance with subsection 35(2),

A is the CO₂ emission standard that applies to the fleet of heavy-duty engines under section 30 or subsection 31(2), as the case may be, expressed in grams per BHP-hr,

B is the CO₂ family certification level for the fleet and corresponds to the CO₂ deteriorated emission level value, using the applicable emission value calculated in accordance with section 32 and subject to subsection (3), expressed in grams of CO₂ per BHP-hr,

C is the transient cycle conversion factor calculated in accordance with the applicable variable "CF" in section 705(b) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart H, of the CFR,

D is the number of engines in the fleet, and

E is the useful life for the engine, as follows:

(i) 110,000 miles for spark-ignition engines, and

(ii) for the following compression-ignition engines:

(A) 110,000 miles for light heavy-duty engines,

(B) 185,000 miles for medium heavy-duty engines, and

(C) 435,000 miles for heavy heavy-duty engines.

Fleets

(2) The credits or deficits for each averaging set of heavy-duty vehicles and heavy-duty engines are determined by adding the credits and deficits for all fleets and subfleets, if applicable. The credits and deficits must be added together before rounding and the result must be rounded to the nearest megagram of CO₂.

Duty cycle

(3) In the case of medium heavy-duty engines and heavy heavy-duty engines that are designed to be used in both vocational vehicles or incomplete vocational vehicles and in tractors or incomplete tractors, a company must select the duty cycle set out in paragraph 32(1)(b) that

où :

PDE représente le nombre de points, si le résultat est positif, ou la valeur du déficit, si le résultat est négatif, exprimé en mégagrammes de CO₂ et arrondi conformément au paragraphe 35(2),

A la norme d'émissions de CO₂ applicable prévue à l'article 30 ou au paragraphe 31(2), selon le cas, pour le parc de moteurs de véhicules lourds, exprimée en grammes par BHP-heure,

B le niveau de certification de la famille applicable au CO₂ du parc correspondant à la valeur du niveau d'émissions détérioré de CO₂ calculée selon la valeur des émissions applicable calculée conformément à l'article 32 et sous réserve du paragraphe (3), exprimé en grammes de CO₂ par BHP-heure,

C le facteur de conversion du cycle transitoire, calculé conformément à l'élément « CF » applicable de l'article 705(b) de la sous-partie H, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR,

D le nombre de moteurs dans le parc,

E la durée de vie utile du moteur, soit :

(i) dans le cas d'un moteur à allumage commandé, 110 000 milles,

(ii) dans le cas d'un moteur à allumage par compression :

(A) 110 000 milles pour un petit moteur de véhicule lourd,

(B) 185 000 milles pour un moteur moyen de véhicule lourd,

(C) 435 000 milles pour un gros moteur de véhicule lourd.

Parcs

(2) Dans le cas de véhicules lourds et de moteurs de véhicules lourds, le nombre de points ou la valeur des déficits de chaque groupe de calcul de points est calculé par l'addition des points obtenus et des déficits subis pour tous les parcs et sous-parcs, s'il y a lieu. Les points obtenus et les déficits subis sont additionnés avant d'être arrondis et leur somme est arrondie au mégagramme de CO₂ près.

Cycle de service

(3) Dans le cas des moteurs moyens de véhicules lourds et des gros moteurs de véhicules lourds conçus pour être utilisés à la fois dans les véhicules spécialisés ou les véhicules spécialisés incomplets et les tracteurs routiers ou les tracteurs routiers incomplets, l'entreprise choisit le

corresponds to the vehicle in which the engine is installed for the purpose of calculating the value determined for B in the formula set out in paragraph (1)(d).

Additional Credits

Limitation

36 A company must not obtain additional credits in accordance with sections 37 to 41 more than once for a vehicle or an engine with regard to the same type of greenhouse gas emission reduction technology.

Credit multiplier — Class 2B and Class 3 vehicles

37 A company that obtains credits under paragraph 35(1)(a) for Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles that are electric vehicles, fuel cell vehicles, hybrid vehicles or are equipped with an engine that includes a Rankine-cycle or other bottoming cycle exhaust energy recovery system, may multiply the number of credits obtained for those vehicles by 1.5.

Equivalent conventional vehicle and footprint

38 (1) For the purpose of the calculation in subsection (2),

(a) *equivalent conventional vehicle* means a vocational vehicle, incomplete vocational vehicle, tractor or incomplete tractor that is being compared with a vocational vehicle, incomplete vocational vehicle, tractor or incomplete tractor that is an electric vehicle, a fuel cell vehicle, a hybrid vehicle, or that is equipped with an engine that includes a Rankine-cycle or other bottoming cycle exhaust energy recovery system that has, as a minimum, the same footprint, class, coefficient of aerodynamic drag, tires and wheels, and has the same number of power take-off circuits and the equivalent take-off power as the vehicle in question; and

(b) *footprint* means the result of the product of the average width, measured in inches and rounded to the nearest tenth of an inch, of the lateral distance between the centrelines of the front and rear base tires at ground level, multiplied by the longitudinal distance between the front and rear wheel centrelines, measured in inches and rounded to the nearest tenth of an inch, divided by 144 and rounded to the nearest tenth of a square foot.

cycle de service visé à l'alinéa 32(1)b) correspondant au véhicule dans lequel le moteur est installé pour le calcul de l'élément B de la formule prévue à l'alinéa (1)d).

Points supplémentaires

Limite

36 L'entreprise ne peut obtenir de points supplémentaires conformément aux articles 37 à 41 plus d'une fois relativement à un véhicule ou à un moteur pour une même technologie de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Multiplicateur de points — véhicules des classes 2B et 3

37 L'entreprise qui obtient des points en application de l'alinéa 35(1)a) pour ses véhicules lourds et ses véhicules à cabine complète des classes 2B et 3 qui sont des véhicules électriques, des véhicules à pile à combustible, des véhicules hybrides ou des véhicules qui sont dotés d'un moteur qui comporte un système d'échappement à récupération d'énergie à cycle de Rankine ou à un autre cycle chaleur-force peut multiplier ces points par 1,5.

Véhicule ordinaire équivalent et empreinte

38 (1) Pour le calcul visé au paragraphe (2) :

a) un véhicule spécialisé, un véhicule spécialisé incomplet, un tracteur routier ou un tracteur routier incomplet est considéré comme un ***véhicule ordinaire équivalent*** à un véhicule électrique, à un véhicule à pile à combustible, à un véhicule hybride ou à un véhicule doté d'un moteur qui comporte un système d'échappement à récupération d'énergie à cycle de Rankine ou à un autre cycle chaleur-force auquel il est comparé s'il possède au moins les mêmes empreinte, classe, coefficient de traînée, pneus et jantes et s'il a le même nombre de circuits de prise de mouvement et une puissance de prise de mouvement équivalente au véhicule en cause;

b) *empreinte* s'entend du résultat, arrondi au dixième de pied carré près, du produit de la moyenne de la distance latérale entre les lignes de centre des pneus avant et celles des pneus arrière au sol, mesurée en pouces et arrondie au dixième de pouce près, et de la distance longitudinale entre les lignes de centre des roues avant et arrière, mesurée en pouces et arrondie au dixième de pouce près, divisé par 144.

Calculation — tractors and vocational vehicles

(2) In the case of vocational vehicles, incomplete vocational vehicles, tractors or incomplete tractors that are electric vehicles, fuel cell vehicles, hybrid vehicles or that are equipped with an engine that includes a Rankine-cycle or other bottoming cycle exhaust energy recovery system, a company may obtain additional credits by replacing the value determined for (A – B) in the equation set out in paragraph 35(1)(b) or (c), as the case may be, with the following benefit to emission credits, expressed in grams of CO₂ per tonne-mile and determined by the equation

$$(A - B) = \text{improvement factor} \times \text{modelling result B}$$

where

improvement factor is the value determined by the formula

$$\frac{\text{emission rate A} - \text{emission rate B}}{\text{emission rate A}}$$

where

emission rate A is the emission test result, expressed in grams of CO₂ per tonne-mile, obtained by an equivalent conventional vehicle when tested using the duty cycle test set out in section 510 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR, taking into account section 501 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR; and

emission rate B is the emission test result, expressed in grams of CO₂ per tonne-mile, obtained by the vehicle in question, as follows:

(a) for an electric vehicle, the result corresponds to 0 grams of CO₂ per tonne-mile, and

(b) for any other vehicle, subject to subsection (3), the result obtained using the duty cycle test set out in section 510 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR, taking into account sections 501 and 525 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR; and

modelling result B is the CO₂ emission rate obtained for the vocational vehicle, incomplete

Calcul — véhicules spécialisés et tracteurs routiers

(2) Dans le cas de véhicules spécialisés, de véhicules spécialisés incomplets, de tracteurs routiers ou de tracteurs routiers incomplets qui sont des véhicules électriques, des véhicules à pile à combustible, des véhicules hybrides ou des véhicules qui sont dotés d'un moteur qui comporte un système d'échappement à récupération d'énergie à cycle de Rankine ou à un autre cycle chaleur-force, l'entreprise peut obtenir des points supplémentaires en remplaçant la valeur de (A – B) de la formule prévue aux alinéas 35(1)b) ou c), selon le cas, par un gain de points relatifs aux émissions calculé selon la formule ci-après et exprimé en grammes de CO₂ par tonne-mille :

$$(A - B) = \text{facteur d'amélioration} \times \text{résultat de simulation B}$$

où :

facteur d'amélioration représente le facteur d'amélioration calculé selon la formule suivante :

$$\frac{\text{taux d'émissions A} - \text{taux d'émissions B}}{\text{taux d'émissions A}}$$

où :

taux d'émissions A représente le résultat des essais d'émissions obtenu par le véhicule ordinaire équivalent, lorsqu'il est mis à l'essai conformément au cycle d'essai prévu à l'article 510 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR compte tenu de l'article 501 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, exprimé en grammes de CO₂ par tonne-mille;

taux d'émissions B le résultat des essais d'émissions obtenu par le véhicule en cause et exprimé en grammes de CO₂ par tonne-mille, soit :

vocational vehicle, tractor or incomplete tractor that is an electric vehicle, a fuel cell vehicle, a hybrid vehicle, or that is equipped with an engine that includes a Rankine-cycle or other bottoming cycle exhaust energy recovery system, when modelled in accordance with subsection 26(2) or subsection 27(2), as the case may be.

a) dans le cas d'un véhicule électrique, zéro gramme de CO₂ par tonne-mille,

b) dans les autres cas et sous réserve du paragraphe (3), le résultat obtenu par le véhicule lorsqu'il est mis à l'essai conformément au cycle d'essai prévu à l'article 510 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, compte tenu des articles 501 et 525 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR;

résultat de simulation B

le taux d'émissions de CO₂ obtenu par simulation, conformément aux paragraphes 26(2) ou 27(2), selon le cas, du véhicule spécialisé, du véhicule spécialisé incomplet, du tracteur routier ou du tracteur routier incomplet qui est un véhicule électrique, un véhicule à pile à combustible, un véhicule hybride ou un véhicule doté d'un moteur qui comporte un système d'échappement à récupération d'énergie à cycle de Rankine ou à un autre cycle chaleur-force.

Emission rate B

(3) In the case of fuel cell vehicles, the company may use the alternative procedure referred to in section 615 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart G, of the CFR to calculate emission rate B in the equation set out in subsection (2).

Credit multiplier — tractors and vocational vehicles

(4) The additional credits calculated in subsection (2) may be multiplied by 1.5 if the company does not use the

Taux d'émissions B

(3) Dans le cas d'un véhicule à pile à combustible, l'entreprise peut, pour le calcul du taux d'émissions B dans la formule prévue au paragraphe (2), utiliser la procédure de rechange visée à l'article 615 de la sous-partie G, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

Multiplicateur de points — véhicules spécialisés et tracteurs routiers

(4) Les points supplémentaires calculés conformément au paragraphe (2) peuvent être multipliés par 1,5 si

early action credit multiplier referred to in subsection 47(6) for the same vehicles.

Definitions

39 (1) The following definitions apply in this section:

post-transmission hybrid system means a powertrain that includes features that recover and store energy from braking but that cannot function as a hybrid system without the transmission. (*système hybride post-transmission*)

pre-transmission hybrid system means an engine system that includes features that recover and store energy during engine motoring operation but not from the vehicle wheels. (*système hybride pré-transmission*)

Calculation — post-transmission and pre-transmission hybrid systems

(2) In the case of vocational vehicles, incomplete vocational vehicles, tractors and incomplete tractors that are equipped with post-transmission hybrid systems or pre-transmission hybrid systems, a company may obtain additional credits, expressed in megagrams of CO₂, using the following formula:

$$\frac{A \times B \times C \times D}{1\,000\,000}$$

where

A is the grams of CO₂ per tonne-mile benefit from A to B testing determined in accordance with,

(a) in the case of a post-transmission hybrid system, section 550 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR, and taking into account section 525 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart F, of the CFR, and

(b) in the case of a pre-transmission hybrid system, part 1065 of Title 40, chapter I, subchapter U, of the CFR, or section 550 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR, and taking into account section 525 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart F, of the CFR;

B is the payload for the class of vocational vehicles, incomplete vocational vehicles, tractors or incomplete tractors, as the case may be, as follows:

(a) 2.85 tonnes for Class 2B, Class 3, Class 4 and Class 5 vocational vehicles and incomplete vocational vehicles,

l'entreprise n'utilise pas le multiplicateur des points d'action précoce visé au paragraphe 47(6) pour les mêmes véhicules.

Définitions

39 (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article.

système hybride post-transmission Groupe motopropulseur doté d'éléments permettant la récupération et le stockage d'énergie au moyen du freinage du véhicule, mais qui ne peut fonctionner comme système hybride sans la transmission. (*post-transmission hybrid system*)

système hybride pré-transmission Système de moteur doté d'éléments permettant la récupération et le stockage d'énergie pendant le fonctionnement du moteur, mais non à partir des roues du véhicule. (*pre-transmission hybrid system*)

Calcul — systèmes hybrides post-transmission et pré-transmission

(2) Dans le cas de véhicules spécialisés, de véhicules spécialisés incomplets, de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets dotés d'un système hybride post-transmission ou d'un système hybride pré-transmission, l'entreprise peut obtenir des points supplémentaires, exprimés en mégagrammes de CO₂, en effectuant le calcul suivant :

$$\frac{A \times B \times C \times D}{1\,000\,000}$$

où :

A représente le gain obtenu à partir des essais A à B, exprimé en grammes de CO₂ par tonne-mille, calculé :

a) dans le cas d'un système hybride post-transmission, conformément à l'article 550 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR et compte tenu de l'article 525 de la sous-partie F, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR,

b) dans le cas d'un système hybride pré-transmission, conformément à la partie 1065, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR ou à l'article 550 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, et compte tenu de l'article 525 de la sous-partie F, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR;

B la charge utile selon la classe de véhicules spécialisés, de véhicules spécialisés incomplets, de tracteurs routiers ou de tracteurs routiers incomplets, selon le cas :

- (b) 5.6 tonnes for Class 6 and Class 7 vocational vehicles and incomplete vocational vehicles,
 - (c) 7.5 tonnes for Class 8 vocational vehicles and incomplete vocational vehicles,
 - (d) 12.5 tonnes for Class 7 tractors and incomplete tractors, and
 - (e) 19 tonnes for Class 8 tractors and incomplete tractors;
- C** is the number of vehicles in the fleet or subfleet, as the case may be; and
- D** is the useful life for the class of vehicles, as follows:
- (a) 110,000 miles for Class 2B, Class 3, Class 4 and Class 5,
 - (b) 185,000 miles for Class 6 and Class 7, and
 - (c) 435,000 miles for Class 8.

Credit multiplier

(3) The additional credits calculated in subsection (2) may be multiplied by 1.5 if the company does not use the early action credit multiplier referred to in subsection 47(6) for the same vehicles.

Calculation — Rankine-cycle engines

40 (1) In the case of heavy-duty engines that include a Rankine-cycle or other bottoming cycle exhaust energy recovery system, a company may obtain additional credits, expressed in megagrams of CO₂, using the following formula:

$$\frac{A \times B \times C \times D}{1\,000\,000}$$

where

- A** is the benefit obtained from A to B testing, expressed in grams of CO₂ per BHP-hr, determined in accordance with subpart F of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, of the CFR, or using an alternative procedure if,
- (a) in the case of an engine that is covered by an EPA certificate, the alternative procedure has been approved by the EPA for that technology and the company provides the Minister with evidence of the EPA approval, or

- a) 2,85 tonnes pour les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets des classes 2B, 3, 4 et 5,
- b) 5,6 tonnes pour les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets des classes 6 et 7,
- c) 7,5 tonnes pour les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets de classe 8,
- d) 12,5 tonnes pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 7,
- e) 19 tonnes pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 8;

- C** le nombre de véhicules dans le parc ou le sous-parc, selon le cas;
- D** la durée de vie utile selon la classe de véhicules, soit :
- a) 110 000 milles pour les classes 2B, 3, 4 et 5,
 - b) 185 000 milles pour les classes 6 et 7,
 - c) 435 000 milles pour la classe 8.

Multiplicateur de points

(3) Les points supplémentaires calculés conformément au paragraphe (2) peuvent être multipliés par 1,5 si l'entreprise n'utilise pas le multiplicateur des points d'action précoce visé au paragraphe 47(6) pour les mêmes véhicules.

Calcul — moteurs à cycle de Rankine

40 (1) Dans le cas de moteurs de véhicules lourds qui possèdent un système d'échappement à récupération d'énergie à cycle de Rankine ou à un autre cycle chaleur-force, l'entreprise peut obtenir des points supplémentaires, exprimés en mégagrammes de CO₂, en effectuant le calcul suivant :

$$\frac{A \times B \times C \times D}{1\,000\,000}$$

où :

- A** représente le gain obtenu à partir des essais A à B, exprimé en grammes de CO₂ par BHP-heure, calculé conformément à la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR ou au moyen d'une procédure de rechange si :
- a) dans le cas d'un moteur visé par un certificat de l'EPA, cette procédure de rechange a été approuvée par l'EPA pour cette technologie et l'entreprise en fournit la preuve au ministre,
 - b) dans le cas d'un moteur non visé par un certificat de l'EPA, l'entreprise fournit au ministre une preuve établissant que la procédure de rechange

(b) in the case of an engine that is not covered by an EPA certificate, the company provides the Minister with evidence demonstrating that the alternative procedure provides a more representative benefit than A to B testing for that technology;

- B** is the transient cycle conversion factor calculated in accordance with the applicable variable “CF” in section 705(b) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart H, of the CFR;
- C** is the number of engines in the fleet; and
- D** is the useful life for the engine, as follows:
- (a) 110,000 miles for spark-ignition engines, and
 - (b) for compression-ignition engines,
 - (i) 110,000 miles for light heavy-duty engines,
 - (ii) 185,000 miles for medium heavy-duty engines, and
 - (iii) 435,000 miles for heavy heavy-duty engines.

Credit multiplier

(2) The additional credits calculated in subsection (1) may be multiplied by 1.5 if the company does not use the early action credit multiplier referred to in subsection 47(6) for the same engines.

Innovative technologies

41 (1) A company may obtain additional credits, expressed in megagrams of CO₂, for its fleet or subfleet, as the case may be, of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines for the use of innovative technologies by

(a) in the case of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles, excluding those referred to in the definition **vocational vehicle** in subsection 1(1), using the following formula:

$$\frac{A \times B \times C}{1\,000\,000}$$

where

- A** is the five-cycle credit value determined in accordance with section 1869(c) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, and expressed in grams of CO₂ per mile,
- B** is the number of vehicles manufactured with the innovative technology in question in the fleet, and
- C** is the useful life for the vehicle, namely, 120,000 miles;

qu'elle propose est plus représentative qu'un essai A à B pour cette technologie;

- B** le facteur de conversion du cycle transitoire calculé conformément à l'élément « CF » applicable de l'article 705(b) de la sous-partie H, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR;
- C** le nombre de moteurs dans le parc;
- D** la durée de vie utile du moteur, soit :
- a) dans le cas d'un moteur à allumage commandé, 110 000 milles,
 - b) dans le cas d'un moteur à allumage par compression, soit :
 - (i) 110 000 milles pour un petit moteur de véhicule lourd,
 - (ii) 185 000 milles pour un moteur moyen de véhicule lourd,
 - (iii) 435 000 milles pour un gros moteur de véhicule lourd.

Multiplicateur de points

(2) Les points supplémentaires calculés conformément au paragraphe (1) peuvent être multipliés par 1,5 si l'entreprise n'utilise pas le multiplicateur des points d'action précoce visé au paragraphe 47(6) pour les mêmes moteurs.

Technologies innovatrices

41 (1) L'entreprise peut obtenir des points supplémentaires, exprimés en mégagrammes de CO₂, pour son parc ou sous-parc, selon le cas, de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds pour l'utilisation de technologies innovatrices, lesquels points sont calculés :

a) dans le cas de véhicules lourds et de véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux visés par la définition de **véhicule spécialisé** au paragraphe 1(1), selon la formule suivante :

$$\frac{A \times B \times C}{1\,000\,000}$$

où :

- A** représente la valeur des points pour cinq cycles calculée conformément à l'article 1869(c) de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR et exprimée en grammes de CO₂ par mille,
- B** le nombre de véhicules dans le parc fabriqués avec la technologie innovatrice en cause,
- C** la durée de vie utile du véhicule, soit 120 000 milles;

(b) in the case of vocational vehicles and incomplete vocational vehicles, or tractors and incomplete tractors, either

(i) by using the following formula:

$$\frac{(A - B) \times C \times D \times E}{1\,000\,000}$$

where

(A - B) is the difference between the in-use emission rate of the vehicle manufactured without the innovative technology and the in-use emission rate of the vehicle manufactured with the innovative technology and determined in accordance with section 610(c) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart G, of the CFR, expressed in grams of CO₂ per tonne-mile,

C is the number of vehicles manufactured with the innovative technology in question in the sub-fleet,

D is the payload for the class of vehicles, as follows:

(A) 2.85 tonnes for Class 2B, Class 3, Class 4 and Class 5 vocational vehicles and incomplete vocational vehicles,

(B) 5.6 tonnes for Class 6 and Class 7 vocational vehicles and incomplete vocational vehicles,

(C) 7.5 tonnes for Class 8 vocational vehicles and incomplete vocational vehicles,

(D) 12.5 tonnes for Class 7 tractors and incomplete tractors, and

(E) 19 tonnes for Class 8 tractors and incomplete tractors, and

E is the useful life for the class of vehicles, as follows:

(A) 110,000 miles for Class 2B, Class 3, Class 4 and Class 5,

(B) 185,000 miles for Class 6 and Class 7, and

(C) 435,000 miles for Class 8, or

(ii) by substituting the result obtained in accordance with paragraph 35(1)(b) or (c), as the case may be, with the result obtained in accordance with one of the following formulas, whichever applies:

b) dans le cas de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets ou de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets :

(i) soit selon la formule suivante :

$$\frac{(A - B) \times C \times D \times E}{1\,000\,000}$$

où :

(A - B) représente la différence entre le taux d'émissions du véhicule en service fabriqué sans la technologie innovatrice et le taux d'émissions du véhicule en service fabriqué avec la technologie innovatrice, calculée conformément à l'article 610(c) de la sous-partie G, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, exprimée en grammes de CO₂ par tonne-mille,

C le nombre de véhicules dans le sous-parc fabriqués avec la technologie innovatrice en cause,

D la charge utile selon la classe de véhicules, soit :

(A) 2,85 tonnes pour les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets des classes 2B, 3, 4 et 5,

(B) 5,6 tonnes pour les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets des classes 6 et 7,

(C) 7,5 tonnes pour les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets de classe 8,

(D) 12,5 tonnes pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 7,

(E) 19 tonnes pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 8,

E la durée de vie utile selon la classe de véhicules, soit :

(A) 110 000 milles pour les classes 2B, 3, 4 et 5,

(B) 185 000 milles pour les classes 6 et 7,

(C) 435 000 milles pour la classe 8,

(ii) soit en remplaçant le résultat obtenu aux termes des alinéas 35(1)b) ou c), selon le cas, par le résultat obtenu au moyen de l'une des formules suivantes :

(A) for vocational vehicles and incomplete vocational vehicles:

$$\frac{[(A - B) + (B \times C)] \times D \times E \times F}{1\,000\,000}$$

where

- A** is the CO₂ emission standard under subsection 26(1) that applies to the vocational vehicles and incomplete vocational vehicles of the subfleet, expressed in grams of CO₂ per tonne-mile,
- B** is the CO₂ family emission limit and corresponds to the CO₂ emission rate for the subfleet of vocational vehicles and incomplete vocational vehicles, expressed in grams of CO₂ per tonne-mile, determined in accordance with subsection 26(2),
- C** is the improvement factor determined in accordance with sections 610(b)(1) and (c) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart G, of the CFR, for the subfleet of vocational vehicles and incomplete vocational vehicles,
- D** is the payload for the class of vocational vehicles and incomplete vocational vehicles, as follows:
- (I)** 2.85 tonnes for Class 2B, Class 3, Class 4 and Class 5,
 - (II)** 5.6 tonnes for Class 6 and Class 7, and
 - (III)** 7.5 tonnes for Class 8,
- E** is the number of vocational vehicles and incomplete vocational vehicles manufactured with the innovative technology in question in the subfleet, and
- F** is the useful life for the class of vocational vehicles and incomplete vocational vehicles, as follows:
- (I)** 110,000 miles for Class 2B, Class 3, Class 4 and Class 5,
 - (II)** 185,000 miles for Class 6 and Class 7, and
 - (III)** 435,000 miles for Class 8, or
- (B)** for tractors and incomplete tractors:

$$\frac{[(A - B) + (B \times C)] \times D \times E \times F}{1\,000\,000}$$

where

(A) dans le cas de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets :

$$\frac{[(A - B) + (B \times C)] \times D \times E \times F}{1\,000\,000}$$

où :

- A** représente la norme d'émissions de CO₂ prévue au paragraphe 26(1) applicable aux véhicules spécialisés et aux véhicules spécialisés incomplets du sous-parc, exprimée en grammes de CO₂ par tonne-mille,
- B** la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ correspondant au taux d'émissions de CO₂ du sous-parc de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets, obtenu conformément au paragraphe 26(2), exprimée en grammes de CO₂ par tonne-mille,
- C** le facteur d'amélioration calculé conformément aux articles 610(b)(1) et (c) de la sous-partie G, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR pour le sous-parc de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets,
- D** la charge utile selon la classe de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets, soit :
- (I)** 2,85 tonnes pour les classes 2B, 3, 4 et 5,
 - (II)** 5,6 tonnes pour les classes 6 et 7,
 - (III)** 7,5 tonnes pour la classe 8,
- E** le nombre de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets dans le sous-parc fabriqués avec la technologie innovatrice en cause,
- F** la durée de vie utile selon la classe de véhicules spécialisés ou de véhicules spécialisés incomplets, soit :
- (I)** 110 000 milles pour les classes 2B, 3, 4 et 5,
 - (II)** 185 000 milles pour les classes 6 et 7,
 - (III)** 435 000 milles pour la classe 8,
- (B)** dans le cas de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets :

$$\frac{[(A - B) + (B \times C)] \times D \times E \times F}{1\,000\,000}$$

où :

- A** is the CO₂ emission standard under subsection 27(1) that applies to the tractors and incomplete tractors of the subfleet, expressed in grams of CO₂ per tonne-mile,
- B** is the CO₂ family emission limit and corresponds to the CO₂ emission rate for the subfleet of tractors and incomplete tractors, expressed in grams of CO₂ per tonne-mile, determined in accordance with subsection 27(2),
- C** is the improvement factor determined in accordance with sections 610(b)(1) and (c) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart G, of the CFR, for the subfleet of tractors and incomplete tractors,
- D** is the payload for the class of tractors or incomplete tractors, as the case may be, as follows:
- (I) 12.5 tonnes for Class 7, and
 - (II) 19 tonnes for Class 8,
- E** is the number of tractors and incomplete tractors manufactured with the innovative technology in question in the subfleet, and
- F** is the useful life for the class of tractors or incomplete tractors, as the case may be, as follows:
- (I) 185,000 miles for Class 7, and
 - (II) 435,000 miles for Class 8; or

(c) in the case of heavy-duty engines,

(i) by using the following formula for engines tested on a chassis:

$$\frac{(A - B) \times C \times D \times E}{1\,000\,000}$$

where

(A – B) is the difference between the in-use emission rate of the engine manufactured without the innovative technology and the in-use emission rate of the engine manufactured with the innovative technology, determined in accordance with chassis A to B testing or in-use A to B testing of pairs of vehicles equipped with the engines differing only with respect to the innovative technology in question, and expressed in grams of CO₂ per tonne-mile,

- A** représente la norme d'émissions de CO₂ prévue au paragraphe 27(1) applicable aux tracteurs routiers et aux tracteurs routiers incomplets du sous-parc, exprimée en grammes de CO₂ par tonne-mille,
- B** la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ correspondant au taux d'émissions de CO₂ du sous-parc de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets obtenu conformément au paragraphe 27(2), exprimée en grammes de CO₂ par tonne-mille,
- C** le facteur d'amélioration calculé conformément aux articles 610(b)(1) et (c) de la sous-partie G, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR pour le sous-parc de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets,
- D** la charge utile selon la classe de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets, selon le cas :
- (I) 12,5 tonnes pour la classe 7,
 - (II) 19 tonnes pour la classe 8,
- E** le nombre de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets dans le sous-parc fabriqués avec la technologie innovatrice en cause,
- F** la durée de vie utile selon la classe de tracteurs routiers ou de tracteurs routiers incomplets, soit :
- (I) 185 000 milles pour la classe 7,
 - (II) 435 000 milles pour la classe 8;

c) dans le cas de moteurs de véhicules lourds, selon l'une des formules suivantes :

(i) pour les moteurs mis à l'essai sur un châssis :

$$\frac{(A - B) \times C \times D \times E}{1\,000\,000}$$

où :

(A – B) représente la différence entre le taux d'émissions du moteur en service fabriqué sans la technologie innovatrice et le taux d'émissions du moteur en service fabriqué avec la technologie innovatrice, calculée conformément aux essais A à B de châssis ou aux essais A à B de paires de véhicules dotés de moteurs dont la seule différence

C is the number of vocational vehicles, incomplete vocational vehicles, tractors or incomplete tractors with engines manufactured with the innovative technology in the fleet,

D is the payload, if applicable, for the class of vehicles, as follows:

(A) 2.85 tonnes for Class 2B, Class 3, Class 4 and Class 5 vocational vehicles and incomplete vocational vehicles,

(B) 5.6 tonnes for Class 6 and Class 7 vocational vehicles and incomplete vocational vehicles,

(C) 7.5 tonnes for Class 8 vocational vehicles and incomplete vocational vehicles,

(D) 12.5 tonnes for Class 7 tractors and incomplete tractors, and

(E) 19 tonnes for Class 8 tractors and incomplete tractors, and

E is the useful life for the class of vehicles, as follows:

(A) 110,000 miles for Class 2B, Class 3, Class 4 and Class 5,

(B) 185,000 miles for Class 6 and Class 7, and

(C) 435,000 miles for Class 8,

(ii) by using the following formula for engines tested on an engine dynamometer:

$$\frac{(A - B) \times C \times D \times E}{1\,000\,000}$$

where

(A - B) is the difference between the in-use emission rate of the engine manufactured without the innovative technology and the in-use emission rate of the engine manufactured with the innovative technology, determined in accordance with engine dynamometer A to B testing of pairs of engines differing only with respect to the innovative technology in question, and expressed in grams of CO₂ per BHP-hr,

C is the transient cycle conversion factor calculated in accordance with the applicable variable "CF" in section 705(b) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart H, of the CFR,

D is the number of engines manufactured with the innovative technology in the fleet,

est la technologie en cause, exprimée en grammes de CO₂ par tonne-mille,

C le nombre de véhicules spécialisés, de véhicules spécialisés incomplets, de tracteurs routiers ou de tracteurs routiers incomplets dans le parc, dotés de moteurs fabriqués avec la technologie innovatrice,

D le cas échéant, la charge utile selon la classe de véhicules, soit :

(A) 2,85 tonnes pour les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets des classes 2B, 3, 4 et 5,

(B) 5,6 tonnes pour les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets des classes 6 et 7,

(C) 7,5 tonnes pour les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets de classe 8,

(D) 12,5 tonnes pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 7,

(E) 19 tonnes pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 8,

E la durée de vie utile selon la classe de véhicules, soit :

(A) 110 000 milles pour les classes 2B, 3, 4 et 5,

(B) 185 000 milles pour les classes 6 et 7,

(C) 435 000 milles pour la classe 8,

(ii) pour les moteurs mis à l'essai sur un dynamomètre à moteur, selon la formule suivante :

$$\frac{(A - B) \times C \times D \times E}{1\,000\,000}$$

où :

(A - B) représente la différence entre le taux d'émissions du moteur en service fabriqué sans la technologie innovatrice et le taux d'émissions du moteur en service fabriqué avec la technologie innovatrice, calculée conformément aux essais A à B de paires de moteurs dont la seule différence est la technologie innovatrice en cause, effectués sur un dynamomètre à moteur, exprimée en grammes de CO₂ par BHP-heure,

E is the useful life for the engine, as follows:

(A) 110,000 miles for spark-ignition engines, and

(B) for the following compression-ignition engines:

(I) 110,000 miles for light heavy-duty engines,

(II) 185,000 miles for medium heavy-duty engines, and

(III) 435,000 miles for heavy heavy-duty engines, or

(iii) by substituting the result obtained in accordance with paragraph 35(1)(d) with the result determined in accordance with the following formula:

$$\frac{[(A - B) + (B \times C)] \times D \times E \times F}{1\,000\,000}$$

where

A is the CO₂ emission standard that applies to the fleet of heavy-duty engines under section 30 or subsection 31(2), as the case may be, expressed in grams of CO₂ per BHP-hr,

B is the CO₂ family certification level for the fleet and corresponds to the CO₂ deteriorated emission level value, using the applicable emission value calculated in accordance with section 32 and subject to subsection 35(3), expressed in grams of CO₂ per BHP-hr,

C is the improvement factor determined in accordance with section 610(b)(1) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart G, of the CFR, based on results of A to B testing, chassis A to B testing or in-use A to B testing of pairs of engines using an engine dynamometer or of pairs of vehicles equipped with the engines in question, as the case may be, differing only with respect to the innovative technology in question,

D is the transient cycle conversion factor calculated in accordance with the applicable variable "CF" in section 705(b) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart H, of the CFR,

E is the number of engines manufactured with the innovative technology in the fleet, and

F is the useful life for the engine, as follows:

(A) 110,000 miles for spark-ignition engines, and

(B) for the following compression-ignition engines:

C le facteur de conversion du cycle transitoire calculé conformément à l'élément « CF » applicable de l'article 705(b) de la sous-partie H, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR,

D le nombre de moteurs dans le parc fabriqués avec la technologie innovatrice,

E la durée de vie utile du moteur, selon le cas :

(A) dans le cas d'un moteur à allumage commandé, 110 000 milles,

(B) dans le cas d'un moteur à allumage par compression :

(I) 110 000 milles pour un petit moteur de véhicule lourd,

(II) 185 000 milles pour un moteur moyen de véhicule lourd,

(III) 435 000 milles pour un gros moteur de véhicule lourd,

(iii) en remplaçant le résultat obtenu aux termes de l'alinéa 35(1)d) par le résultat obtenu au moyen de la formule suivante :

$$\frac{[(A - B) + (B \times C)] \times D \times E \times F}{1\,000\,000}$$

où :

A représente la norme d'émissions de CO₂ prévue à l'article 30 ou au paragraphe 31(2), selon le cas, applicable aux moteurs de véhicules lourds du parc, exprimée en grammes de CO₂ par BHP-heure,

B sous réserve du paragraphe 35(3), le niveau de certification de la famille applicable au CO₂ du parc correspondant à la valeur du niveau d'émissions détérioré de CO₂ calculée au moyen de la valeur des émissions applicable calculée conformément à l'article 32, exprimé en grammes de CO₂ par BHP-heure,

C le facteur d'amélioration calculé conformément à l'article 610(b)(1) de la sous-partie G, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, selon les résultats des essais A à B de châssis ou de paires de moteurs en service effectués sur un dynamomètre à moteur ou de paires de véhicules en service dotés de moteurs, selon le cas, dont la seule différence est la technologie innovatrice en cause,

- (I) 110,000 miles for light heavy-duty engines,
- (II) 185,000 miles for medium heavy-duty engines, and
- (III) 435,000 miles for heavy heavy-duty engines.

- D le facteur de conversion du cycle transitoire calculé conformément à l'élément « CF » applicable de l'article 705(b) de la sous-partie H, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR,
- E le nombre de moteurs dans le parc fabriqués avec la technologie innovatrice,
- F la durée de vie utile du moteur, selon le cas :
 - (A) s'agissant d'un moteur à allumage commandé, 110 000 milles,
 - (B) s'agissant d'un moteur à allumage par compression, soit :
 - (I) 110 000 milles pour un petit moteur de véhicule lourd,
 - (II) 185 000 milles pour un moteur moyen de véhicule lourd,
 - (III) 435 000 milles pour un gros moteur de véhicule lourd.

Calculation — alternative procedure

(2) If the five-cycle credit value referred to in the description of A in the formula set out in paragraph (1)(a) cannot adequately measure the emission reduction attributable to an innovative technology, the company may calculate that five-cycle credit value using the alternative procedure set out in section 1869(d) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR, if

(a) in the case of a vehicle that is covered by an EPA certificate, the alternative procedure has been approved by the EPA for that technology and the company provides the Minister with evidence of the EPA approval; or

(b) in the case of a vehicle that is not covered by an EPA certificate, the company provides the Minister with evidence demonstrating that the alternative procedure provides a more representative benefit for that technology.

Averaging Sets

Calculation

42 The credits or deficits for each averaging set of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines are determined by adding the credits obtained and deficits incurred for all fleets of that averaging set.

Calcul — procédure de rechange

(2) Dans le cas où la valeur des points pour cinq cycles visée à l'élément A de la formule prévue à l'alinéa (1)a) ne permet pas de mesurer de façon adéquate la réduction des émissions attribuable à une technologie innovatrice, l'entreprise peut calculer la valeur des points pour cinq cycles en cause au moyen de la procédure de rechange visée à l'article 1869(d) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR si :

a) dans le cas d'un véhicule visé par un certificat de l'EPA, cette procédure de rechange a été approuvée par l'EPA pour cette technologie et l'entreprise en fournit la preuve au ministre;

b) dans le cas d'un véhicule non visé par un certificat de l'EPA, l'entreprise fournit au ministre une preuve établissant que la procédure de rechange qu'elle propose est plus représentative pour cette technologie.

Groupes de calcul de points

Calcul

42 Le nombre de points ou la valeur des déficits de chaque groupe de calcul de points de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds est calculé par l'addition des points obtenus et des déficits subis pour tous les parcs compris dans le groupe de calcul de points.

Date of credits or deficits

43 A company obtains credits or incurs deficits for an averaging set of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines on the day on which the company submits the end of model year report for that model year.

Use of credits — time limit

44 Credits obtained for an averaging set of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines of a given model year may be used for that averaging set up to five model years after the model year for which the credits were obtained, after which the credits are no longer valid.

Deficits

45 (1) Subject to subsections (4) and (6), a company must use the credits obtained for an averaging set of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines of a given model year to offset any outstanding deficits incurred for that averaging set.

Remaining credits

(2) A company may bank any remaining credits to offset a future deficit for that averaging set or it may transfer the remaining credits to another company.

Offsetting

(3) Subject to subsection (4), a company may offset a deficit that it incurs for an averaging set of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines with an equivalent number of credits obtained in accordance with section 35 or transferred from another company for that averaging set.

Transfer of credits

(4) A company that obtains credits in accordance with sections 37 to 40 for an averaging set may transfer them to one of its other averaging sets to offset a deficit incurred in accordance with any of paragraphs 35(1)(a) to (d) if the following conditions are met:

- (a)** if the company obtained credits in accordance with section 37, they are used to offset any deficits for other vehicles in that averaging set before transferring any remaining credits to other averaging sets; and

Date d'attribution

43 L'entreprise obtient des points ou subit un déficit à l'égard d'un groupe de calcul de points de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds à la date de présentation de son rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle en cause.

Utilisation des points — délai

44 Les points obtenus pour un groupe de calcul de points de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds d'une année de modèle donnée peuvent être utilisés à l'égard d'un même groupe de calcul de points de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds des cinq années de modèle qui suivent l'année à l'égard de laquelle les points ont été obtenus. Les points ne sont plus valides subséquentement.

Déficit

45 (1) Sous réserve des paragraphes (4) et (6), l'entreprise utilise les points qu'elle a obtenus pour un groupe de calcul de points de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds d'une année de modèle donnée pour compenser tout déficit existant subi à l'égard d'un même groupe de calcul de points.

Excédent de points

(2) L'entreprise peut soit accumuler tout excédent de points pour compenser un déficit futur d'un même groupe de calcul de points, soit le transférer à une autre entreprise.

Compensation du déficit

(3) Sous réserve du paragraphe (4), l'entreprise peut compenser le déficit qu'elle subit à l'égard d'un groupe de calcul de points de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds par l'application d'un nombre égal de points qu'elle a obtenus en vertu de l'article 35 pour un même groupe de calcul de points ou qui lui sont transférés par une autre entreprise pour un même groupe de calcul de points.

Transfert de points

(4) Une entreprise qui obtient des points conformément aux articles 37 à 40 pour un groupe de calcul de points peut les transférer pour compenser un déficit subi aux termes de l'un des alinéas 35(1)a) à d) d'un de ses autres groupes de calcul de points si les conditions ci-après sont réunies :

- a)** si l'entreprise a obtenu les points conformément à l'article 37, ils sont utilisés pour compenser tout déficit pour les autres véhicules du même groupe de calcul de points avant de transférer tout excédent de points à un autre groupe de calcul de points;

(b) not more than 6 000 Mg of CO₂ emission credits per model year are transferred between any of the following groups of averaging sets:

- (i)** averaging sets of spark-ignition engines, light heavy-duty engines that are compression-ignition engines and light heavy-duty vehicles,
- (ii)** averaging sets of medium heavy-duty engines that are compression-ignition engines and medium heavy-duty vehicles, or
- (iii)** averaging sets of heavy heavy-duty engines that are compression-ignition engines and heavy heavy-duty vehicles.

Exception

(5) The credit transfer limit between the groups set out in paragraph (4)(b) does not apply when the credits are used between the averaging sets of the engines and vehicles referred to in each of the subparagraphs of that paragraph.

Offsetting deficits — time limit

(6) A company must offset a deficit incurred for an averaging set of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines of a given model year no later than the day on which the company submits the end of model year report in accordance with section 48 for vehicles or engines of the third model year after the model year for which the company incurred the deficit.

Acquisition or merger

46 (1) A company that acquires another company or that results from a merger of companies must offset any outstanding deficit of the purchased or merged companies.

Ceasing activities

(2) If a company ceases to manufacture, import or sell heavy-duty vehicles or heavy-duty engines, it must offset all outstanding deficits for its averaging sets before submitting its last end of model year report.

b) au plus 6 000 Mg de points relatifs aux émissions de CO₂ par année de modèle sont transférés entre les regroupements ci-après de groupes de calcul de points :

- (i)** les groupes de calcul de points comprenant des moteurs à allumage commandé, des petits moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression et des petits véhicules lourds,
- (ii)** les groupes de calcul de points comprenant des moteurs moyens de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression et des véhicules mi-lourds,
- (iii)** les groupes de calcul de points comprenant des gros moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression et des gros véhicules lourds.

Exception

(5) La limite de transfert de points entre les regroupements visés à l'alinéa (4)b) ne s'applique pas lorsque les points sont utilisés entre les groupes de calcul de points comprenant les moteurs et les véhicules visés à chacun des sous-aliénas de cet alinéa.

Compensation du déficit — délai

(6) L'entreprise compense le déficit subi à l'égard d'un groupe de calcul de points de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds d'une année de modèle donnée au plus tard à la date à laquelle elle fournit son rapport de fin d'année de modèle conformément à l'article 48 pour les véhicules et les moteurs de la troisième année de modèle qui suit celle à l'égard de laquelle elle a subi le déficit.

Fusion ou acquisition

46 (1) Il incombe à l'entreprise issue d'une fusion d'entreprises ou qui en acquiert une autre de compenser tout déficit des entreprises existant avant la fusion ou l'acquisition.

Cessation d'activités

(2) L'entreprise qui cesse de fabriquer, d'importer ou de vendre des véhicules lourds ou des moteurs de véhicules lourds compense tout déficit existant pour ses groupes de calcul de points avant de fournir son dernier rapport de fin d'année de modèle.

Early Action Credits

Eligibility

47 (1) A company may obtain early action credits for an averaging set of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines that are compression-ignition engines of the 2013 model year or for an averaging set of heavy-duty engines that are spark-ignition engines of the 2015 model year, if the number of credits calculated for that averaging set is greater than the number of deficits incurred for that model year and the company reports the credits

(a) in its 2014 end of model year report, in the case of heavy-duty vehicles and heavy-duty engines that are compression-ignition engines; or

(b) in its 2016 end of model year report, in the case of heavy-duty engines that are spark-ignition engines.

Electric vehicles

(2) A company may obtain early action credits by grouping its fleets of electric vehicles of the 2011 to 2013 model years into the applicable averaging sets and if the company reports the credits in its 2014 end of model year report.

What to include

(3) For the purpose of obtaining early action credits, a company must group

(a) into the applicable fleet, all its vocational vehicles, tractors, Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles equipped with a spark-ignition engine or Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles equipped with a compression-ignition engine, except in the case of electric vehicles; and

(b) into the applicable averaging set, all its heavy-duty engines.

Date

(4) A company obtains early action credits on the day on which its 2014 end of model year report is submitted in the case of heavy-duty vehicles and heavy-duty engines that are compression-ignition engines, and on the day on which its 2016 end of model year report is submitted in the case of heavy-duty engines that are spark-ignition engines.

Points d'action précoce

Admissibilité

47 (1) L'entreprise peut obtenir des points d'action précoce à l'égard de ses groupes de calcul de points de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression de l'année de modèle 2013 ou à l'égard de ses groupes de calcul de points de moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage commandé de l'année de modèle 2015, si le nombre de points calculé à l'égard d'un de ces groupes est supérieur à la valeur du déficit subi à son égard pour cette année de modèle et si l'entreprise inclut ces points, selon le cas :

a) dans son rapport pour l'année de modèle 2014 dans le cas de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression;

b) dans son rapport pour l'année de modèle 2016 dans le cas de moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage commandé.

Véhicules électriques

(2) L'entreprise peut obtenir des points d'action précoce en regroupant ses parcs de véhicules électriques des années de modèle 2011 à 2013 dans des groupes de calcul de points applicables et si elle inclut ces points dans son rapport pour l'année de modèle 2014.

Groupe de calcul de points

(3) Afin d'obtenir des points d'action précoce, l'entreprise regroupe, selon le cas :

a) l'ensemble de ses véhicules spécialisées, de ses tracteurs routiers, de ses véhicules lourds des classes 2B et 3 dotés d'un moteur à allumage commandé ou de ses véhicules lourds des classes 2B et 3 dotés moteurs à allumage par compression, dans le parc applicable, à l'exception des véhicules électriques;

b) l'ensemble de ses moteurs de véhicules lourds dans le groupe de calcul de points applicable.

Date

(4) L'entreprise obtient les points d'action précoce à la date à laquelle elle fournit son rapport pour l'année de modèle 2014 dans le cas de véhicules lourds et de moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression, et à la date à laquelle elle fournit son rapport pour l'année de modèle 2016, dans le cas de moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage commandé.

Calculation

(5) Early action credits obtained or deficits incurred within each averaging set for the following fleets must be calculated in accordance with sections 35 to 41, as applicable, using the following standards:

- (a)** in the case of heavy-duty vehicles and heavy-duty engines that are compression-ignition engines of the 2013 model year, the emission standards applicable to the 2014 model year;
- (b)** in the case of electric vehicles of the 2011 to 2013 model years, the emission standards applicable to the 2014 model year; and
- (c)** in the case of heavy-duty engines that are spark-ignition engines of the 2015 model year, the emission standards applicable to the 2016 model year.

Credit multiplier

(6) Early action credits obtained for vocational vehicles, tractors or heavy-duty engines may be multiplied by 1.5 if the company does not use the additional credit multiplier referred to in subsection 38(4), 39(3) or 40(2) for the same vehicles.

Time limit

(7) Early action credits may be used as follows:

- (a)** credits obtained for heavy-duty vehicles or heavy-duty engines that are compression-ignition engines of the 2013 model year may be used for the 2014 to 2018 model years;
- (b)** credits obtained for electric vehicles of the 2011 to 2013 model years may be used for the 2014 to 2018 model years; and
- (c)** credits obtained for heavy-duty engines that are spark-ignition engines of the 2015 model year may be used for the 2016 to 2020 model years.

Use

(8) The rules set out in sections 45 and 46 with respect to credits also apply to early action credits.

Calcul

(5) Les points d'action précoce obtenus, ou le déficit subi à l'égard des parcs ci-après dans chaque groupe de calcul de points, sont calculés conformément aux articles 35 à 41, selon le cas, et au moyen des normes applicables suivantes :

- a)** dans le cas de véhicules lourds et de moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression de l'année de modèle 2013, selon la norme applicable pour l'année de modèle 2014;
- b)** dans le cas de véhicules électriques des années de modèle 2011 à 2013, selon la norme applicable pour l'année de modèle 2014;
- c)** dans le cas de moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage commandé de l'année de modèle 2015, selon la norme applicable pour l'année de modèle 2016.

Multiplicateur de points

(6) Les points d'action précoce obtenus pour les véhicules spécialisés, les tracteurs routiers ou les moteurs de véhicules lourds peuvent être multipliés par 1,5 si l'entreprise n'utilise pas le multiplicateur pour les points supplémentaires prévu aux paragraphes 38(4), 39(3) ou 40(2) pour les mêmes véhicules.

Durée de validité

(7) Les points d'action précoce peuvent être utilisés comme suit :

- a)** ceux obtenus pour des véhicules lourds et des moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression de l'année de modèle 2013, pour les années de modèle 2014 à 2018;
- b)** ceux obtenus pour des véhicules électriques des années de modèle 2011 à 2013, pour les années de modèle 2014 à 2018;
- c)** ceux sont obtenus pour des moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage commandé de l'année de modèle 2015, pour les années de modèle 2016 à 2020.

Utilisation

(8) Les règles prévues aux articles 45 et 46 relativement aux points s'appliquent également aux points d'action précoce.

Reports

End of Model Year Report

Deadline

48 (1) A company must submit to the Minister an end of model year report, signed by a person who is authorized to act on behalf of the company, for all heavy-duty vehicles and heavy-duty engines of the 2014 and subsequent model years that it imported or manufactured in Canada, no later than June 30 of the calendar year following the calendar year that corresponds to the model year in question.

Statement

(2) The end of model year report must indicate the model year for which the report is made and must include any of the following statements by the company for its vehicles and engines, whichever applies:

(a) in the case of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles, excluding those referred to in the definition **vocational vehicle** in subsection 1(1),

(i) in respect of the fleet average CO₂ emission standard, that all its vehicles are grouped into one or more fleets in accordance with section 18, and

(ii) in respect of the N₂O and CH₄ emission standards, that its vehicles

(A) conform to the applicable N₂O and CH₄ emission standards,

(B) are covered by an EPA certificate, bear the label referred to in subparagraph 53(d)(i) and conform either to the emission standards referred to in the EPA certificate or to a N₂O or CH₄ family emission limit, as the case may be, that is lower than the N₂O or CH₄ emission standard applicable to the model year of the vehicles under these Regulations, or

(C) are grouped into one or more fleets in accordance with section 18 for the purpose of offsetting a deficit in accordance with subsection 20(5);

(b) in the case of tractors and vocational vehicles, that its vehicles

(i) conform to the applicable CO₂ emission standard,

Rapports

Rapports de fin d'année de modèle

Date limite

48 (1) Au plus tard le 30 juin de l'année civile qui suit l'année civile correspondant à l'année de modèle visée par le rapport, l'entreprise fournit au ministre, pour tous ses véhicules lourds et ses moteurs de véhicules lourds de l'année de modèle 2014 et des années de modèle ultérieures qu'elle a importés ou fabriqués au Canada, un rapport de fin d'année de modèle signé par une personne autorisée à agir pour son compte.

Mention

(2) Le rapport de fin d'année de modèle de l'entreprise précise l'année de modèle visée et contient les mentions ci-après pour les véhicules et les moteurs de l'entreprise, selon le cas :

a) dans le cas de véhicules lourds et de véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux visés par la définition de **véhicule spécialisé** au paragraphe 1(1) :

(i) pour la norme moyenne des émissions de CO₂ du parc, une mention portant que tous ses véhicules sont regroupés dans un ou plusieurs parcs conformément à l'article 18,

(ii) pour les normes d'émissions de N₂O et de CH₄, une mention portant que ses véhicules sont :

(A) soit conformes aux normes d'émissions de N₂O et de CH₄ qui leur sont applicables,

(B) soit visés par un certificat de l'EPA, munis de l'étiquette visée au sous-alinéa 53d)(i) et conformes ou bien à la norme relative à ces émissions mentionnée dans le certificat de l'EPA, ou bien à une limite d'émissions de la famille applicable à ces émissions, selon le cas, inférieure à la norme d'émissions de N₂O et de CH₄ du présent règlement applicable à l'année de modèle des véhicules,

(C) soit regroupés dans un ou plusieurs parcs conformément à l'article 18 pour compenser un déficit conformément au paragraphe 20(5);

b) dans le cas de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers, une mention portant que ses véhicules sont :

(ii) are covered by an EPA certificate, bear the label referred to in subparagraph 53(d)(i) and conform either to the emission standard referred to in the EPA certificate or to a CO₂ family emission limit that is lower than the CO₂ emission standard applicable to the model year of the vehicles under these Regulations,

(iii) are covered by an EPA certificate, bear the label referred to in subparagraph 53(d)(i), conform to a CO₂ family emission limit that exceeds the CO₂ emission standard applicable to the model year of the vehicles under these Regulations and are not grouped into one or more fleets in accordance with subsection 13(4),

(iv) are grouped into one or more fleets in accordance with section 18 for the purpose of participation in the CO₂ emission credit system,

(v) are exempted under section 17, or

(vi) in the case of vocational tractors, conform to the emission standards applicable to vocational vehicles in accordance with section 28; and

(c) in the case of heavy-duty engines,

(i) in respect of the CO₂ emission standard, that its engines

(A) conform to the applicable CO₂ emission standard,

(B) are covered by an EPA certificate, bear the label referred to in subparagraph 53(d)(ii) and conform either to the emission standard referred to in the EPA certificate or to a CO₂ family certification level that is lower than the CO₂ emission standard applicable to the model year of the engines under these Regulations,

(C) are covered by an EPA certificate, bear the label referred to in subparagraph 53(d)(ii), conform to a CO₂ family certification level that exceeds the CO₂ emission standard applicable to the model year of the engines under these Regulations and are not grouped into one or more fleets in accordance with subsection 13(8), or

(D) are grouped into one or more fleets in accordance with section 18 for the purpose of participation in the CO₂ emission credit system, and

(ii) in respect of the N₂O and CH₄ emission standards, that its engines

(i) soit conformes à la norme d'émissions de CO₂ qui leur est applicable,

(ii) soit visés par un certificat de l'EPA, munis de l'étiquette visée au sous-alinéa 53d)(i) et conformes ou bien à la norme relative à ces émissions mentionnée dans le certificat de l'EPA, ou bien à une limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ inférieure à la norme d'émissions de CO₂ du présent règlement applicable à l'année de modèle des véhicules,

(iii) soit visés par un certificat de l'EPA, munis de l'étiquette visée au sous-alinéa 53d)(i), conformes à une limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ qui dépasse la norme d'émissions de CO₂ du présent règlement applicable à l'année de modèle des véhicules et non regroupés dans un ou plusieurs parcs conformément au paragraphe 13(4),

(iv) soit regroupés dans un ou plusieurs parcs conformément à l'article 18 aux fins de participation au système de points relatif aux émissions de CO₂,

(v) soit exemptés aux termes de l'article 17,

(vi) soit dans le cas de tracteurs routiers spécialisés, conformes à la norme applicable aux véhicules spécialisés aux termes de l'article 28;

c) dans le cas de moteurs de véhicules lourds :

(i) pour la norme d'émissions de CO₂, une mention portant que ses moteurs sont :

(A) soit conformes à la norme d'émissions de CO₂ qui leur est applicable,

(B) soit visés par un certificat de l'EPA, munis de l'étiquette visée au sous-alinéa 53d)(ii) et conformes ou bien à la norme relative à ces émissions mentionnée dans le certificat de l'EPA, ou bien à un niveau de certification de la famille applicable au CO₂ inférieur à la norme d'émissions de CO₂ du présent règlement applicable à l'année de modèle des moteurs,

(C) soit visés par un certificat de l'EPA, munis de l'étiquette visée au sous-alinéa 53d)(ii), conformes à un niveau de certification de la famille applicable au CO₂ qui dépasse la norme d'émissions de CO₂ du présent règlement applicable à l'année de modèle des moteurs et non regroupés dans un ou plusieurs parcs conformément au paragraphe 13(8),

(A) conform to the applicable N₂O and CH₄ emission standards,

(B) are covered by an EPA certificate, bear the label referred to in subparagraph 53(d)(ii) and conform either to the emission standards referred to in the EPA certificate or to a N₂O or CH₄ family emission limit, as the case may be, that is lower than the N₂O or CH₄ emission standard applicable to the model year of the engines under these Regulations, or

(C) are grouped into one or more fleets in accordance with section 18 for the purpose of offsetting a deficit in accordance with subsection 29(6).

Statement when conforming to standards

(3) If an end of model year report contains any statement referred to in clause (2)(a)(ii)(A), subparagraph (2)(b)(i) and clauses (2)(c)(i)(A) and (ii)(A) for a given model year, it must contain the number of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines for each type referred to in subparagraphs 18(3)(a)(i) to (xiii) or (b)(i) to (vi).

Statement when covered by EPA certificate

(4) If an end of model year report contains any statement referred to in clause (2)(a)(ii)(B), subparagraphs (2)(b)(ii) and (iii), clauses (2)(c)(i)(B) and (C) and (ii)(B) for a given model year, it must contain the following information for each type of heavy-duty vehicle or heavy-duty engine:

(a) the number of vehicles or engines for each type referred to in subparagraphs 18(3)(a)(i) to (xiii) or (b)(i) to (vi);

(b) in the case of vehicles, the CO₂ family emission limit and, in the case of engines, the CO₂ family certification level;

(c) the number of vehicles or engines for each CO₂ family emission limit or CO₂ family certification level, as the case may be;

(D) soit regroupés dans un ou plusieurs parcs conformément à l'article 18 aux fins de participation au système de points relatif aux émissions de CO₂;

(ii) pour les normes des émissions de N₂O et de CH₄, une mention portant que ses moteurs sont :

(A) soit conformes aux normes d'émissions de N₂O et CH₄ qui leur sont applicables,

(B) soit visés par un certificat de l'EPA, munis de l'étiquette visée au sous-alinéa 53d)(ii) et conformes ou bien aux normes relatives à ces émissions visées par le certificat de l'EPA, ou bien à une limite d'émissions de la famille applicable au N₂O ou au CH₄, selon le cas, inférieure à la norme d'émissions de N₂O et de CH₄ du présent règlement applicable à l'année de modèle des moteurs,

(C) soit regroupés dans un ou plusieurs parcs conformément à l'article 18 pour compenser un déficit conformément au paragraphe 29(6).

Mention — conformité aux normes

(3) Si le rapport de fin d'année de modèle contient une des mentions visées à la division (2)a)(ii)(A), au sous-alinéa (2)b)(i) et aux divisions (2)c)(i)(A) ou (ii)(A) pour une année de modèle donnée, il indique le nombre de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds pour chaque type visé à l'un des sous-alinéas 18(3)a)(i) à (xiii) ou b)(i) à (vi).

Mention — certificat de l'EPA

(4) Si le rapport de fin d'année de modèle contient une des mentions visées à la division (2)a)(ii)(B), aux sous-alinéas (2)b)(ii) et (iii) et aux divisions (2)c)(i)(B) et (C) et (ii)(B) pour une année de modèle donnée, il contient les renseignements ci-après pour chaque type de véhicule lourd ou de moteur de véhicule lourd :

a) le nombre de véhicules ou de moteurs pour chaque type visé à l'un des sous-alinéas 18(3)a)(i) à (xiii) ou b)(i) à (vi);

b) dans le cas de véhicules, la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ et, dans le cas de moteurs, le niveau de certification de la famille applicable au CO₂;

c) le nombre de véhicules ou de moteurs pour chaque limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ ou le niveau de certification de la famille applicable au CO₂, selon le cas;

(d) if applicable, the N₂O or CH₄ family emission limit;

(e) if applicable, the number of vehicles or engines for each N₂O or CH₄ family emission limit; and

(f) if an end of model year report contains the statement referred to in clause (2)(c)(i)(C), the number of heavy-duty engines sold in the United States that are grouped into the same engine family.

Statement for exempted tractors and vocational vehicles

(5) If an end of model year report contains the statement referred to in subparagraph (2)(b)(v) for a given model year, the report must contain the following information:

(a) the number of tractors and vocational vehicles that the company manufactured or imported in 2011 for sale in Canada;

(b) the average number of tractors and vocational vehicles that the company manufactured or imported for sale in Canada for the three most recent consecutive model years preceding that model year; and

(c) the number of tractors and vocational vehicles that the company manufactured or imported for sale in Canada for that model year.

Alternative standards for engines — section 25

(6) If the company includes in a fleet, in accordance with section 25, spark-ignition engines that are not installed in vehicles or that are installed in heavy-duty incomplete vehicles that are not cab-complete vehicles, it must provide the number of those engines, along with the total number of engines in that vehicle fleet — whether they are installed in vehicles or not — that are of the same model year, design and hardware.

Contents

(7) If an end of model year report contains any statement referred to in subparagraph (2)(a)(i), clause (2)(a)(ii)(C), subparagraph (2)(b)(iv) and clauses (2)(c)(i)(D) and (ii)(C) for a given model year, the report must contain the following information for each averaging set:

(a) if applicable, a statement that the company has elected to exclude from its fleets heavy-duty vehicles

d) le cas échéant, la limite d'émissions de la famille applicable au N₂O ou au CH₄;

e) le cas échéant, le nombre de véhicules ou de moteurs pour chaque limite d'émissions de la famille applicable au N₂O ou au CH₄;

f) si le rapport de fin d'année de modèle contient la mention visée à la division (2)c(i)(C), le nombre de moteurs de véhicules lourds qui sont regroupés dans la même famille de moteurs vendus aux États-Unis.

Mention pour les véhicules spécialisés et tracteurs routiers exemptés

(5) Si le rapport de fin d'année de modèle contient la mention visée au sous-alinéa (2)b(v) pour une année de modèle donnée, il contient les renseignements suivants :

a) le nombre de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers que l'entreprise a fabriqués ou importés en 2011 en vue de les vendre au Canada;

b) le nombre moyen de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers que l'entreprise a fabriqués ou importés en vue de les vendre au Canada pour les trois années de modèle consécutives précédant l'année de modèle en cause;

c) le nombre de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers que l'entreprise a fabriqués ou importés en vue de les vendre au Canada pour l'année de modèle en cause.

Normes de rechange pour les moteurs — article 25

(6) Si l'entreprise regroupe dans un parc, conformément à l'article 25, des moteurs à allumage commandé non installés dans des véhicules ou installés dans des véhicules lourds incomplets qui ne sont pas des véhicules à cabine complète, elle en indique le nombre ainsi que le nombre total de moteurs compris dans le parc de véhicules — qu'ils soient installés ou non dans des véhicules — qui sont de la même année de modèle et dont la conception et les composants sont les mêmes.

Contenu

(7) Si le rapport de fin d'année de modèle contient une des mentions visées au sous-alinéa (2)a(i), à la division (2)a(ii)(C), au sous-alinéa (2)b(iv) ou aux divisions (2)c(i)(D) ou (ii)(C) pour une année de modèle donnée, il contient les renseignements ci-après pour chacun des groupes de calcul de points :

a) s'il y a lieu, une déclaration portant que l'entreprise a choisi d'exclure de ses parcs des véhicules lourds ou

or heavy-duty engines in accordance with subsection 18(2);

(b) if applicable, a statement that the company has elected to comply with the alternative standards for vocational vehicles equipped with spark-ignition engines referred to in subsection 26(6);

(c) an identification of all fleets and subfleets referred to in section 18 within the averaging set;

(d) in relation to CO₂ emission standards and, if applicable, the N₂O and CH₄ emission standards:

(i) for Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles, excluding those referred to in the definition **vocational vehicle** in subsection 1(1),

(A) the N₂O and CH₄ emission standards applicable to each fleet,

(B) the fleet average CO₂ emission standard, determined for A in the formula set out in paragraph 35(1)(a),

(C) the CO₂ emission target value for each vehicle subconfiguration of each fleet, determined for A in the formula set out in subsection 22(1),

(D) the work factor for each vehicle subconfiguration calculated in accordance with subsection 22(3), and

(E) the GVWR, curb weight, GCWR, type of transmission, gear ratio, axle ratio and type of engine for each vehicle configuration,

(ii) for vocational vehicles and incomplete vocational vehicles, the CO₂ emission standard that applies to the vehicles of each subfleet, determined for A in the formula set out in paragraph 35(1)(b),

(iii) for tractors and incomplete tractors, the CO₂ emission standard that applies to the vehicles of each subfleet, determined for A in the formula set out in paragraph 35(1)(c), and

(iv) for heavy-duty engines, the CO₂ emission standard and N₂O and CH₄ emission standards that apply to the engines of each fleet;

(e) in relation to CO₂ emissions, and if applicable, to N₂O and CH₄ emissions,

des moteurs de véhicules lourds, en vertu du paragraphe 18(2);

b) s'il y a lieu, une déclaration portant que l'entreprise a choisi de se conformer aux normes de rechange pour les véhicules spécialisés dotés de moteurs à allumage commandé visées au paragraphe 26(6);

c) une mention de tous les parcs et sous-parcs visés à l'article 18 compris dans le groupe de calcul de points;

d) relativement aux normes d'émissions de CO₂ et, selon le cas, de N₂O et de CH₄ :

i) pour les véhicules lourds et les véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux visés par la définition de **véhicule spécialisé** au paragraphe 1(1) :

A) les normes d'émissions de N₂O et de CH₄ applicables à chaque parc,

B) la norme moyenne des émissions de CO₂ applicable au parc, représentée par l'élément A de la formule prévue à l'alinéa 35(1)a),

C) la valeur cible d'émissions de CO₂ pour chaque sous-configuration de véhicule de chaque parc, représentée par l'élément A de la formule prévue au paragraphe 22(1),

D) le facteur de travail pour chaque sous-configuration de véhicule calculé conformément au paragraphe 22(3),

E) pour chaque configuration de véhicule, le PNBV, la masse en état de marche, le PNBC, le type de transmission, le rapport de démultiplication, le ratio des essieux et le type de moteur,

ii) pour les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets, la norme d'émissions de CO₂ applicable aux véhicules de chaque sous-parc, représentée par l'élément A de la formule prévue à l'alinéa 35(1)b),

iii) pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets, la norme d'émissions de CO₂ applicable aux véhicules de chaque sous-parc, représentée par l'élément A de la formule prévue à l'alinéa 35(1)c),

iv) pour les moteurs de véhicules lourds, la norme d'émissions de CO₂ et les normes d'émissions de N₂O et de CH₄ applicables aux moteurs de chaque parc;

(i) for each fleet of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles — excluding those referred to in the definition **vocational vehicle** in subsection 1(1) — the following values:

(A) the fleet average CO₂ emission value, determined for B in the formula set out in paragraph 35(1)(a),

(B) the CO₂ emission value for each vehicle configuration, determined for A in the formula set out in subsection 23(1) and taking into account subsection 23(2), and

(C) if applicable, the N₂O or CH₄ family emission limit, determined for B in the formula set out in subsection 20(3),

(ii) for each fleet of vocational vehicles and incomplete vocational vehicles, the CO₂ family emission limit for each subfleet, determined for B in the formula set out in paragraph 35(1)(b),

(iii) for each fleet of tractors and incomplete tractors, the CO₂ family emission limit for each subfleet, determined for B in the formula set out in paragraph 35(1)(c), and

(iv) for each fleet of heavy-duty engines,

(A) the CO₂ family certification level, determined for B in the formula set out in paragraph 35(1)(d), and

(B) if applicable, the N₂O and CH₄ family emission limits, determined for B in the formula set out in subsection 29(4);

(f) the number of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines in each averaging set, fleet, subfleet, vehicle configuration, engine configuration and the number of vehicles in each vehicle subconfiguration;

(g) if applicable, the evidence of the variable F referred to in the formula set out in paragraph 24(3)(b);

(h) if applicable, the evidence of the EPA approval referred to in paragraph 27(6)(a);

(i) if applicable, the evidence referred to in paragraph 27(6)(b);

(j) if applicable, evidence of the EPA approval referred to in paragraph (a) of the description of A in the formula set out in subsection 40(1);

e) relativement aux émissions de CO₂ et, selon le cas, de N₂O et de CH₄ :

(i) pour chaque parc de véhicules lourds et de véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux visés par la définition de **véhicule spécialisé** au paragraphe 1(1), les valeurs suivantes :

(A) la valeur moyenne des émissions de CO₂ pour le parc, représentée par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 35(1)a),

(B) la valeur des émissions de CO₂ pour chaque configuration de véhicule, représentée par l'élément A de la formule prévue au paragraphe 23(1), compte tenu du paragraphe 23(2),

(C) le cas échéant, la limite d'émissions de la famille applicable au N₂O ou au CH₄ représentée par l'élément B de la formule prévue au paragraphe 20(3),

(ii) pour chaque parc de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets, la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ pour chaque sous-parc, représentée par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 35(1)b),

(iii) pour chaque parc de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets, la limite d'émissions de la famille applicable de CO₂ pour chaque sous-parc, représentée par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 35(1)c),

(iv) pour chaque parc de moteurs de véhicules lourds :

(A) le niveau de certification de la famille applicable au CO₂, représenté par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 35(1)d),

(B) le cas échéant, les limites d'émissions de la famille applicable au N₂O et au CH₄, représentées par l'élément B de la formule prévue au paragraphe 29(4);

f) le nombre de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds dans chaque groupe de calcul de points, parc, sous-parc, configuration de véhicule et configuration de moteur, ainsi que le nombre de véhicules dans chaque sous-configuration de véhicule;

g) la preuve visée à l'élément F de la formule prévue à l'alinéa 24(3)b), le cas échéant;

(k) if applicable, the evidence referred to in paragraph (b) of the description of A in the formula set out in subsection 40(1);

(l) if applicable, the evidence of the EPA approval referred to in paragraph 41(2)(a);

(m) if applicable, the evidence referred to in paragraph 41(2)(b);

(n) if applicable, the number of CO₂ emission credits calculated in accordance with subsection 29(8) for an N₂O family emission limit that is less than 0.04 g/BHP-hr;

(o) the number of credits and deficits, calculated in accordance with section 35 for each fleet and subfleet, and the value of each variable — along with its description — used in calculating them;

(p) the number of additional credits, calculated in accordance with section 38 for each fleet, including the following values:

(i) the improvement factor,

(ii) the emission rate A,

(iii) the emission rate B,

(iv) the modelling result B, along with the value and description of each parameter used in determining that result, and

(v) the values determined for C, D and E;

(q) the number of additional credits, calculated in accordance with section 39 for each fleet and subfleet, and the value of each variable used in calculating them;

(r) the number of additional credits, calculated in accordance with section 40, for each fleet and subfleet, and the value of each variable used in calculating them;

(s) the number of additional credits, calculated in accordance with section 41, for each fleet and subfleet, and the value of each variable used in calculating them;

(t) an identification of every instance in each fleet or subfleet, as the case may be, when the 1.5 credit multiplier referred to in section 37 and subsections 38(4), 39(3) and 40(2) was used;

h) la preuve de l'approbation de l'EPA visée à l'alinéa 27(6)a), le cas échéant;

i) la preuve visée à l'alinéa 27(6)b), le cas échéant;

j) la preuve de l'approbation de l'EPA visée à l'alinéa a) de l'élément A de la formule prévue au paragraphe 40(1), le cas échéant;

k) la preuve visée à l'alinéa b) de l'élément A de la formule prévue au paragraphe 40(1), le cas échéant;

l) la preuve de l'approbation de l'EPA visée à l'alinéa 41(2)a), le cas échéant;

m) la preuve visée à l'alinéa 41(2)b), le cas échéant;

n) s'il y a lieu, le nombre de points relatifs aux émissions de CO₂ calculé conformément au paragraphe 29(8) pour une limite d'émissions de la famille applicable au N₂O inférieure à 0,04 gramme par BHP-heure;

o) le nombre de points et la valeur du déficit, calculés conformément à l'article 35 pour chaque parc et sous-parc, y compris la valeur de chaque élément — et sa description — utilisée pour ce calcul;

p) le nombre de points supplémentaires, calculé conformément à l'article 38, pour chaque parc, y compris les valeurs suivantes :

(i) le facteur d'amélioration,

(ii) le taux d'émissions A,

(iii) le taux d'émissions B,

(iv) le résultat de simulation B, y compris la valeur et la description de chaque paramètre utilisé pour le déterminer,

(v) la valeur des éléments C, D et E;

q) le nombre de points supplémentaires calculé conformément à l'article 39 pour chaque parc et sous-parc, ainsi que la valeur de chaque élément utilisée pour ce calcul;

r) le nombre de points supplémentaires calculé conformément à l'article 40 pour chaque parc et sous-parc ainsi que la valeur de chaque élément utilisée pour ce calcul;

(u) the number of CO₂ emission credits and early action credits, if any, that are used to offset a deficit incurred for the model year or an outstanding deficit, and the averaging set and the model year for which the credits were obtained;

(v) an accounting of the CO₂ emission credits, early action credits and deficits; and

(w) for the purposes of paragraphs 13(4)(a) and (b), in the company's end of model year reports for the 2015 and 2016 model years, the percentage of its vocational vehicles and incomplete vocational vehicles and the percentage of its tractors and incomplete tractors that are grouped into one or more fleets in accordance with section 18 for the purpose of participation in the CO₂ emission credit system.

Statement — subparagraph (2)(b)(vi)

(8) If an end of model year report contains the statement referred to in subparagraph (2)(b)(vi) for a given model year, the company must provide in its end of model year report the number of Class 7 and Class 8 vocational tractors that conform to the emission standards applicable to vocational vehicles in accordance with section 28 and that it manufactures or imports for that model year and for the two previous model years.

Additional information — emission credit transfers

(9) The end of model year report must also contain the following information for each CO₂ emission credit transfer and early action credit transfer to or from the company since the submission of the previous end of model year report:

(a) the name, street address and, if different, the mailing address of the company that transferred the credits and the model year for which that company obtained those credits;

(b) the name, street address and, if different, the mailing address of the company that received the credits;

s) le nombre de points supplémentaires calculé conformément à l'article 41 pour chaque parc et sous-parc ainsi que la valeur de chaque élément utilisée pour ce calcul;

t) une indication de toutes les instances dans chaque parc ou sous-parc, selon le cas, où le multiplicateur de points de 1,5 visé à l'article 37 et aux paragraphes 38(4), 39(3) et 40(2) a été utilisé;

u) le cas échéant, le nombre de points relatifs aux émissions de CO₂ et de points d'action précoce utilisés pour compenser le déficit subi pour l'année de modèle en cause ou un déficit existant, ainsi que le groupe de calcul de points et l'année de modèle à l'égard duquel les points ont été obtenus;

v) le bilan des points relatifs aux émissions de CO₂, des points d'action précoce et des valeurs des déficits;

w) pour l'application des alinéas 13(4)a) et b), l'entreprise indique dans ses rapports des années de modèle 2015 et 2016 le pourcentage de ses véhicules spécialisés et véhicules spécialisés incomplets et le pourcentage de ses tracteurs routiers et tracteurs routiers incomplets qui sont regroupés dans un ou plusieurs parcs conformément à l'article 18 pour participer au système de points relatif aux émissions de CO₂.

Mention — sous-alinéa (2)b)(vi)

(8) Si le rapport de fin d'année de modèle contient la mention visée au sous-alinéa (2)b)(vi) pour une année de modèle donnée, l'entreprise indique dans son rapport de fin d'année de modèle le nombre de tracteurs routiers spécialisés des classes 7 et 8 qui sont conformes aux normes applicables aux véhicules spécialisés aux termes de l'article 28 qu'elle construit ou importe au cours de l'année de modèle en cause et des deux années de modèles précédentes.

Autres renseignements — transferts de points

(9) Le rapport de fin d'année de modèle contient également, pour tout transfert par l'entreprise ou à celle-ci de points relatifs aux émissions de CO₂ ou de points d'action précoce effectué depuis la transmission du rapport de fin d'année de modèle précédent, les renseignements suivants :

a) le nom et l'adresse municipale de l'entreprise qui a transféré les points, ainsi que son adresse postale si elle est différente, et l'année de modèle à l'égard de laquelle les points ont été obtenus par celle-ci;

- (c) the date of the transfer; and
- (d) the number of credits transferred, expressed in megagrams of CO₂.

SOR/2015-186, s. 65.

Early Action Credits

Contents

49 (1) To obtain early action credits under section 47, a company must include in its 2014 or 2016 end of model year report, as the case may be, the following information for each averaging set of the 2011 to 2013 model years or of the 2015 model year, as the case may be:

- (a) for each fleet of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles, excluding those referred to in the definition **vocational vehicle** in subsection 1(1),
 - (i) the number of credits or deficits calculated in accordance with paragraph 35(1)(a),
 - (ii) the N₂O and CH₄ emission standards applicable to each fleet,
 - (iii) the fleet average CO₂ emission standard, determined for A in the formula set out in paragraph 35(1)(a),
 - (iv) the CO₂ emission target value for each vehicle subconfiguration of each fleet, determined for A in the formula set out in subsection 22(1),
 - (v) the work factor for each vehicle subconfiguration calculated in accordance with subsection 22(3),
 - (vi) the GVWR, curb weight, GCWR, type of transmission, gear ratio, axle ratio and type of engine for each vehicle configuration,
 - (vii) the fleet average CO₂ emission value, determined for B in the formula set out in paragraph 35(1)(a),
 - (viii) the CO₂ emission value for each vehicle configuration, determined for A in the formula set out in subsection 23(1) and taking into account subsection 23(2),

- b) le nom et l'adresse municipale de l'entreprise à qui ont été transférés les points, ainsi que son adresse postale si elle est différente;

- c) la date du transfert;

- d) le nombre de points transférés, exprimé en mégagrammes de CO₂.

DORS/2015-186, art. 65.

Points d'action précoce

Contenu

49 (1) Pour obtenir des points d'action précoce en vertu de l'article 47, l'entreprise inclut, dans son rapport de fin d'année de modèle 2014 ou 2016, selon le cas, les renseignements ci-après pour chacun des groupes de calcul de points des années de modèle 2011 à 2013 ou de l'année de modèle 2015, selon le cas :

- a) pour chaque parc de véhicules lourds et de véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux visés par la définition de **véhicule spécialisé** au paragraphe 1(1) :
 - (i) le nombre de points ou la valeur du déficit, calculé conformément à l'alinéa 35(1)a),
 - (ii) les normes d'émissions de N₂O et de CH₄ applicables à chaque parc,
 - (iii) la norme moyenne des émissions de CO₂ applicable au parc, représentée par l'élément A de la formule prévue à l'alinéa 35(1)a),
 - (iv) la valeur cible d'émissions de CO₂ pour chaque sous-configuration de véhicule de chaque parc, représentée par l'élément A de la formule prévue au paragraphe 22(1),
 - (v) le facteur de travail pour chaque sous-configuration de véhicule, calculé conformément au paragraphe 22(3),
 - (vi) pour chaque configuration de véhicule, le PNBV, la masse en état de marche, le PNBC, le type de transmission, le rapport de démultiplication, le ratio des essieux et le type de moteur,
 - (vii) la valeur moyenne des émissions de CO₂ pour le parc, représentée par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 35(1)a),
 - (viii) la valeur des émissions de CO₂ pour chaque configuration de véhicule, représentée par l'élément

- (ix)** if applicable, the N₂O or CH₄ family emission limit, determined for B in the formula set out in subsection 20(3),
- (x)** the number of vehicles of each vehicle configuration and subconfiguration,
- (xi)** the number of vehicles in each fleet, and
- (xii)** the number of vehicles in the averaging set;
- (b)** for each fleet of vocational vehicles and incomplete vocational vehicles,
 - (i)** the number of credits or deficits for each fleet and subfleet, calculated in accordance with paragraph 35(1)(b),
 - (ii)** the CO₂ emission standard that applies to the vehicles of each fleet or subfleet, as the case may be, determined for A in the formula set out in paragraph 35(1)(b),
 - (iii)** the CO₂ family emission limit for each fleet or subfleet, as the case may be, determined for B in the formula set out in paragraph 35(1)(b), and
 - (iv)** the number of those vehicles in each averaging set, fleet and subfleet;
- (c)** for each fleet of tractors and incomplete tractors,
 - (i)** the number of credits or deficits for each fleet and subfleet, calculated in accordance with paragraph 35(1)(c),
 - (ii)** the CO₂ emission standard that applies to the vehicles of each fleet or subfleet, as the case may be, determined for A in the formula set out in paragraph 35(1)(c),
 - (iii)** the CO₂ family emission limit for each fleet or subfleet, as the case may be, determined for B in the formula set out in paragraph 35(1)(c), and
 - (iv)** the number of tractors and incomplete tractors in each averaging set, fleet and subfleet;
- (d)** for each fleet of heavy-duty engines,
 - (i)** the number of credits or deficits for each fleet, calculated in accordance with paragraph 35(1)(d),
 - (ii)** the N₂O and CH₄ emission standards that apply to the engines of each fleet,
- A de la formule prévue au paragraphe 23(1), compte tenu du paragraphe 23(2),
 - (ix)** le cas échéant, la limite d'émission de la famille applicable au N₂O ou au CH₄, représentée par l'élément B de la formule prévue au paragraphe 20(3),
 - (x)** le nombre de véhicules de chaque configuration de véhicule et sous-configuration de véhicule,
 - (xi)** le nombre de véhicules dans chaque parc,
 - (xii)** le nombre de véhicules dans le groupe de calcul de points;
- b)** pour chaque parc de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets :
 - (i)** le nombre de points ou la valeur du déficit de chaque parc et sous-parc, calculé conformément à l'alinéa 35(1)b),
 - (ii)** la norme d'émissions de CO₂ applicable aux véhicules de chaque parc ou sous-parc, selon le cas, représentée par l'élément A de la formule prévue à l'alinéa 35(1)b),
 - (iii)** la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ pour chaque parc ou sous-parc, selon le cas, représentée par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 35(1)b),
 - (iv)** le nombre de ces véhicules dans chaque groupe de calcul de points, parc et sous-parc;
- c)** pour chaque parc de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets :
 - (i)** le nombre de points ou la valeur du déficit de chaque parc et sous-parc calculé conformément à l'alinéa 35(1)c),
 - (ii)** la norme d'émissions de CO₂ applicable aux véhicules de chaque parc ou sous-parc, selon le cas, représentée par l'élément A de la formule prévue à l'alinéa 35(1)c),
 - (iii)** la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ pour chaque parc ou sous-parc, selon le cas, représentée par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 35(1)c),
 - (iv)** le nombre de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets dans chaque groupe de calcul de points, parc et sous-parc;
- d)** pour chaque parc de moteurs de véhicules lourds :

(iii) the CO₂ emission standard that applies to the engines of each fleet, determined for A in the formula set out in paragraph 35(1)(d),

(iv) the CO₂ deteriorated emission level value for each fleet, determined for B in the formula set out in paragraph 35(1)(d), and

(v) the number of engines in each averaging set, fleet and engine configuration; and

(e) an identification of every instance in each fleet or subfleet, as the case may be, when the 1.5 credit multiplier was used in accordance with subsection 47(6).

Additional credits

(2) To obtain additional early action credits under section 47, a company must include in its 2014 or 2016 end of model year report, as the case may be, the values referred to in paragraphs 48(7)(q) to (t).

Format of Reports

Submission

50 Any report to be submitted under these Regulations must be submitted electronically in the format provided by the Minister, but the report must be submitted in writing if

(a) no such format is provided; or

(b) it is, owing to circumstances beyond the control of the person required to submit the report, impracticable to submit the report electronically in the format provided.

Instructions

Engine installation

51 (1) A company that manufactures or imports a heavy-duty engine must ensure that every engine that is installed in a vehicle in Canada is accompanied with written instructions for installing the engine and emission control system or with the address of the place or the website where those instructions may be obtained.

(i) le nombre de points ou la valeur du déficit de chaque parc calculé conformément à l'alinéa 35(1)d),

(ii) les normes d'émissions de N₂O et de CH₄ applicables aux moteurs de chaque parc,

(iii) la norme d'émissions de CO₂ applicable aux moteurs de chaque parc, représentée par l'élément A de la formule prévue à l'alinéa 35(1)d),

(iv) la valeur du niveau d'émissions détérioré de CO₂ de chaque parc, représentée par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 35(1)d),

(v) le nombre de moteurs de chaque groupe de calcul, parc et configuration de moteur;

e) une indication de toutes les instances dans chaque parc ou sous-parc, selon le cas, où le multiplicateur de points de 1,5 a été utilisé conformément au paragraphe 47(6).

Points supplémentaires

(2) Pour obtenir des points d'action précoce supplémentaires en vertu de l'article 47, l'entreprise inclut dans son rapport de fin d'année de modèle 2014 ou 2016, selon le cas, les valeurs visées aux alinéas 48(7)(q) à t).

Forme du rapport

Transmission

50 Tout rapport exigé aux termes du présent règlement est présenté sous forme électronique selon le modèle établi par le ministre. Il est toutefois présenté par écrit dans les cas suivants :

a) aucun modèle n'a été établi par le ministre;

b) il est pratiquement impossible, pour des raisons indépendantes de la volonté de la personne tenue de le présenter, de le faire sous forme électronique selon le modèle établi.

Instructions

Installation du moteur

51 (1) L'entreprise qui fabrique ou importe un moteur de véhicule lourd veille à ce que soient fournies avec chaque moteur qui est installé dans un véhicule au Canada des instructions écrites concernant l'installation du moteur et du système antipollution, ou l'adresse de l'endroit ou du site Web où ces instructions peuvent être obtenues.

Contents

(2) The instructions must contain the following information:

- (a)** detailed installation procedures for the exhaust system, emission control system, aftertreatment devices and their components;
- (b)** all necessary steps for installing any diagnostic system required under part 86 of Title 40, chapter I, subchapter C, of the CFR; and
- (c)** the limits on the types of use for the engine to ensure that the emission standards set out in these Regulations are complied with.

Language

(3) The instructions must be provided in English, French or both official languages, as requested by the installer.

Tire maintenance

52 (1) In the case of tractors and vocational vehicles, a company must ensure that the written instructions respecting tire maintenance and replacement are provided to the first retail purchaser of every vehicle.

Language

(2) The instructions must be provided in English, French or both official languages, as requested by that purchaser.

Records**Evidence of Conformity****Vehicle or engine covered by EPA certificate**

53 For a heavy-duty vehicle or heavy-duty engine that is covered by an EPA certificate and that is sold concurrently in Canada and the United States or has a national emissions mark applied to it, evidence of conformity in respect of a company for the purposes of paragraph 153(1)(b) of the Act consists of

- (a)** a copy of the EPA certificate covering the vehicle or the engine and, if applicable, a copy of the evidence of the EPA approval concerning the vehicle or engine as referred to in paragraph 27(6)(a), in paragraph (a) of A in the formula set out in subsection 40(1) or in paragraph 41(2)(a), as the case may be;
- (b)** one or both of the following:

Contenu

(2) Les instructions contiennent les renseignements suivants :

- a)** les procédés d'installation détaillés du système d'échappement, du système antipollution, du système de traitement postcombustion et de leurs composants;
- b)** toute mesure nécessaire pour installer tout système diagnostique requis aux termes de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;
- c)** les restrictions sur les types d'utilisation du moteur visant à assurer sa conformité aux normes d'émissions prévues dans le présent règlement.

Langue

(3) Les instructions sont fournies en français, en anglais ou dans les deux langues officielles suivant la demande de l'installateur.

Entretien des pneus

52 (1) Dans le cas d'un véhicule spécialisé ou d'un tracteur routier, l'entreprise veille à ce que soient fournies au premier usager de chaque véhicule des instructions écrites concernant l'entretien relatif aux pneus et à leur remplacement.

Langue

(2) Les instructions sont fournies en français, en anglais ou dans les deux langues officielles, suivant la demande de l'utilisateur.

Dossiers**Justification de la conformité****Véhicule ou moteur visé par un certificat de l'EPA**

53 Pour l'application de l'alinéa 153(1)b) de la Loi à l'égard d'une entreprise, dans le cas d'un véhicule lourd ou d'un moteur de véhicule lourd visé par un certificat de l'EPA et soit vendu au Canada et aux États-Unis durant la même période, soit sur lequel la marque nationale a été apposée, les éléments de justification de la conformité sont les suivants :

- a)** une copie du certificat de l'EPA pour le véhicule ou le moteur et, le cas échéant, une copie de la preuve des approbations de l'EPA pour le véhicule ou le moteur visées à l'alinéa 27(6)a), à l'alinéa a) de l'élément A de la formule prévue au paragraphe 40(1) ou à l'alinéa 41(2)a), selon le cas;

(i) a document demonstrating that the vehicles or engines covered by the EPA certificate are sold concurrently in Canada and the United States,

(ii) a document demonstrating that the vehicle or engine covered by the EPA certificate bears the national emissions mark;

(c) a copy of the records submitted to the EPA in support of the application for the EPA certificate in respect of the vehicle or the engine and any application for an amendment to that EPA certificate and any records submitted to the EPA to maintain that EPA certificate; and

(d) a U.S. emission control information label or, in the case of a heavy-duty engine, a U.S. engine information label that is permanently affixed to the vehicle or engine in the form and location set out in

(i) section 35 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR, and section 135 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart B, of the CFR, for the applicable model year of the heavy-duty vehicle, and

(ii) section 35 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR, and section 135 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart B, of the CFR, for the applicable model year of the heavy-duty engine.

SOR/2015-186, s. 66.

Paragraph 153(1)(b) of Act

54 (1) For the purposes of paragraph 153(1)(b) of the Act, a company must obtain and produce evidence of conformity for a heavy-duty vehicle or heavy-duty engine — other than one referred to in section 53 — in a form and manner satisfactory to the Minister instead of as specified in that section.

Time of submission

(2) For greater certainty, a company must submit the evidence of conformity to the Minister before importing a heavy-duty vehicle or heavy-duty engine or applying a national emissions mark to it.

Subsection 153(2) of Act

55 For greater certainty, a company that imports a heavy-duty vehicle or heavy-duty engine or applies a national emissions mark to it under subsection 153(2) of the Act is not required to provide the Minister with the evidence of conformity referred to in subsection 54(1) before

b) un document établissant l'une ou l'autre des situations ci-après ou les deux à la fois :

(i) les véhicules ou les moteurs visés par ce certificat sont vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période,

(ii) le véhicule ou le moteur visé par ce certificat porte la marque nationale;

c) une copie des dossiers présentés à l'EPA à l'appui de la demande de délivrance, de toute demande de modification du certificat de l'EPA pour le véhicule ou le moteur, et pour conserver ce même certificat;

d) l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions des véhicules ou, dans le cas d'un moteur de véhicule lourd, l'étiquette américaine d'information sur les moteurs, apposée en permanence sur le véhicule ou le moteur en la forme et à l'endroit prévus, pour l'année de modèle en question :

(i) dans le cas d'un véhicule lourd, à l'article 35 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR et à l'article 135 de la sous-partie B, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR,

(ii) dans le cas d'un moteur de véhicule lourd, à l'article 35 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR et à l'article 135, sous-partie B, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

DORS/2015-186, art. 66.

Alinéa 153(1)(b) de la Loi

54 (1) Pour l'application de l'alinéa 153(1)(b) de la Loi, dans le cas d'un véhicule lourd ou d'un moteur de véhicule lourd autre que celui visé à l'article 53, l'entreprise obtient et produit la justification de la conformité selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes plutôt que conformément à cet article.

Moment de transmission

(2) Il est entendu que l'entreprise fournit la justification de la conformité au ministre avant d'importer le véhicule lourd ou le moteur de véhicule lourd, ou d'apposer la marque nationale sur celui-ci.

Paragraphe 153(2) de la Loi

55 Il est entendu que l'entreprise qui importe un véhicule lourd ou un moteur de véhicule lourd, ou y appose la marque nationale en application du paragraphe 153(2) de la Loi, n'est pas tenue de fournir au préalable la justification de la conformité visée au paragraphe 54(1) au

importing it or applying a national emissions mark to it, but must provide that evidence in accordance with subsection 153(2) of the Act before the vehicle or engine leaves the possession or control of the company and before the vehicle is presented for registration under the laws of a province or of an Aboriginal government.

Fleet Average Emissions

Contents

56 (1) A company that participates in the CO₂ emission credit system must maintain records containing the following information for each of its fleets:

(a) for each fleet of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles, excluding those referred to in the definition **vocational vehicle** in subsection 1(1),

(i) the model year,

(ii) the fleet average CO₂ emission standard,

(iii) the fleet average CO₂ emission value and, if applicable, the N₂O and CH₄ emission values,

(iv) the values and data used in calculating the fleet average CO₂ emission standard and the fleet average CO₂ emission value and, if applicable, in calculating the N₂O and CH₄ emission values,

(v) the values and data used in calculating the number of CO₂ emission credits and, if applicable, the number of early action credits,

(vi) the number of CO₂ emission credits used to offset a N₂O or CH₄ emission deficit, if applicable, and

(vii) the GVWR, curb weight, GCWR, type of transmission, gear ratio, axle ratio and type of engine for each vehicle configuration;

(b) for each fleet of vocational vehicles and incomplete vocational vehicles,

(i) the model year,

(ii) the CO₂ emission standard that applies to the vehicles of each subfleet,

(iii) the CO₂ emission rate for each subfleet,

(iv) the values and data, including the GEM computer simulation model inputs and results, used in

ministère, mais elle est tenue de le faire, en application du paragraphe 153(2) de la Loi, avant de se départir du véhicule ou du moteur et avant la présentation du véhicule pour immatriculation sous le régime des lois d'une province ou d'un gouvernement autochtone.

Émissions moyennes du parc

Contenu

56 (1) L'entreprise qui participe au système de points relatif aux émissions de CO₂ tient, pour chacun de ses parcs, un dossier qui contient les renseignements suivants :

a) pour chaque parc de véhicules lourds et de véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux visés par la définition de **véhicule spécialisé** au paragraphe 1(1) :

(i) l'année de modèle,

(ii) la norme moyenne des émissions de CO₂ pour le parc,

(iii) la valeur moyenne des émissions de CO₂ et, le cas échéant, les valeurs des émissions de N₂O et de CH₄ pour le parc,

(iv) les valeurs et données utilisées pour calculer la norme moyenne et la valeur moyenne des émissions de CO₂ pour le parc et, le cas échéant, celles utilisées pour calculer les valeurs des émissions de N₂O et de CH₄,

(v) les valeurs et données utilisées pour calculer le nombre de points relatifs aux émissions de CO₂ et, le cas échéant, le nombre de points d'action précoce,

(vi) le nombre de points relatifs aux émissions de CO₂ utilisés pour compenser la valeur du déficit relatif aux émissions de N₂O et de CH₄, le cas échéant,

(vii) pour chaque configuration de véhicule, le PNBV, la masse en état de marche, le PNBC, le type de transmission, le rapport de démultiplication, le ratio des essieux et le type de moteur;

b) pour chaque parc de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets :

(i) l'année de modèle,

calculating the CO₂ emission rate for each subfleet, and

(v) the values and data used in calculating the number of CO₂ emission credits and, if applicable, the number of early action credits, for each fleet and subfleet;

(c) for each fleet of tractors and incomplete tractors,

(i) the model year,

(ii) the CO₂ emission standard that applies to the vehicles of each subfleet,

(iii) the CO₂ emission rate for each subfleet,

(iv) the values and data, including the GEM computer simulation model inputs and results, used in calculating the CO₂ emission rate for each subfleet, and

(v) the values and data used in calculating the number of CO₂ emission credits and, if applicable, the number of early action credits, for each fleet and subfleet; and

(d) for each fleet of heavy-duty engines,

(i) the model year,

(ii) the CO₂ emission standard that applies to the engines of each fleet,

(iii) the CO₂ deteriorated emission level value for each fleet, and

(iv) the values and data used in calculating the number of CO₂ emission credits and, if applicable, the number of early action credits.

(ii) la norme d'émissions de CO₂ applicable aux véhicules de chaque sous-parc,

(iii) le taux d'émissions de CO₂ de chaque sous-parc,

(iv) les valeurs et données, y compris les données d'entrée et les résultats du modèle de simulation informatique GEM, utilisées pour calculer le taux d'émissions de CO₂ de chaque sous-parc,

(v) les valeurs et données utilisées pour calculer le nombre de points relatifs aux émissions de CO₂ et, le cas échéant, le nombre de points d'action précoce de chaque parc et sous-parc;

c) pour chaque parc de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets :

(i) l'année de modèle,

(ii) la norme d'émissions de CO₂ applicable aux véhicules de chaque sous-parc,

(iii) le taux d'émissions de CO₂ de chaque sous-parc,

(iv) les valeurs et données, y compris les données d'entrée et les résultats du modèle de simulation informatique GEM, utilisées pour calculer le taux d'émissions de CO₂ de chaque sous-parc,

(v) les valeurs et données utilisées pour calculer le nombre de points relatifs aux émissions de CO₂ et, le cas échéant, le nombre de points d'action précoce de chaque parc et sous-parc;

d) pour chaque parc de moteurs de véhicules lourds :

(i) l'année de modèle,

(ii) la norme d'émissions de CO₂ applicable aux moteurs de chaque parc,

(iii) la valeur du niveau d'émissions détérioré de CO₂ de chaque parc,

(iv) les valeurs et données utilisées pour calculer le nombre de points relatifs aux émissions de CO₂ et, le cas échéant, le nombre de points d'action précoce.

Contents — heavy-duty vehicles

(2) A company must maintain records containing the following information for each heavy-duty vehicle in the fleets referred to in paragraphs (1)(a) to (c):

Contenu — véhicules lourds

(2) Pour chaque véhicule lourd des parcs visés aux alinéas (1)a) à c), l'entreprise tient un dossier qui contient les renseignements suivants :

- (a)** the model year and vehicle configuration or sub-fleet of the vehicle, as the case may be;
- (b)** the CO₂ emission standard that applies to the vehicles of each subfleet and the fleet average CO₂ emission standard;
- (c)** for a vehicle covered by an EPA certificate, the vehicle family described in section 230 of subpart C of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, of the CFR, or the applicable test group described in section 1827 of subpart S of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR;
- (d)** the name and street address of the plant where the vehicle was assembled;
- (e)** the vehicle identification number;
- (f)** the CO₂ emission value that applies to the fleet of the vehicle or the CO₂ emission rate that applies to the subfleet of the vehicle, as the case may be, and the values and data used in calculating that value or rate; and
- (g)** the name and the street or mailing address of the first retail purchaser of the vehicle in Canada.

Contents — engines

(3) A company must maintain records containing the following information for each heavy-duty engine in the fleets referred to in paragraph (1)(d):

- (a)** the model year, the engine configuration and the fleet of the engine;
- (b)** the date of manufacture;
- (c)** the gross power;
- (d)** the identification of the emission control system;
- (e)** the CO₂ emission standard that applies to the engines of the fleet;
- (f)** the applicable engine family;
- (g)** the name of the engine manufacturer;
- (h)** the unique identification number of the engine;
- (i)** the deterioration factor and whether it constitutes a multiplicative deterioration factor or an additive deterioration factor, and the values and data used in calculating that factor; and
- (j)** the name and the street or mailing address of the first retail purchaser of the engine in Canada.

- a)** l'année de modèle et, selon le cas, la configuration de véhicule ou le sous-parc du véhicule;
- b)** la norme moyenne des émissions de CO₂ applicable au parc et la norme d'émissions de CO₂ applicable aux véhicules de chaque sous-parc, selon le cas;
- c)** dans le cas d'un véhicule visé par un certificat de l'EPA, la famille du véhicule visée à l'article 230 de la sous-partie C, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR ou le groupe d'essai applicable visé à l'article 1827 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;
- d)** les nom et adresse municipale de l'usine où le véhicule a été assemblé;
- e)** le numéro d'identification du véhicule;
- f)** la valeur des émissions de CO₂ applicable au parc du véhicule ou le taux d'émissions de CO₂ applicable au sous-parc du véhicule, selon le cas, et les valeurs et données utilisées pour calculer cette valeur ou ce taux;
- g)** le nom et l'adresse municipale ou postale du premier usager du véhicule au Canada.

Contenu — moteurs

(3) Pour chaque moteur de véhicule lourd des parcs visés à l'alinéa (1)d), l'entreprise tient un dossier qui contient les renseignements suivants :

- a)** l'année de modèle, la configuration de moteur et le parc du moteur;
- b)** la date de fabrication;
- c)** la puissance brute;
- d)** l'identification du système antipollution;
- e)** la norme d'émissions de CO₂ applicable aux moteurs du parc;
- f)** la famille de moteurs applicable;
- g)** le nom de l'entreprise qui a fabriqué le moteur;
- h)** le numéro d'identification unique du moteur;
- i)** le facteur de détérioration et, s'il s'agit d'un facteur de détérioration multiplicatif ou d'un facteur de détérioration additif, et les valeurs et données utilisées pour le calculer;
- j)** le nom et l'adresse municipale ou postale du premier usager du moteur au Canada.

Engines Sold Concurrently

Evidence of number of engines sold

57 For the purposes of subsection 13(8), in the case of a heavy-duty engine covered by an EPA certificate and sold concurrently in Canada and the United States that conforms to a CO₂ family certification level exceeding the CO₂ emission standard applicable to the model year under these Regulations, the company must maintain records demonstrating the number of heavy-duty engines sold in the United States that are of the same engine family.

Vocational Tractors

Meets definition *vocational tractor*

58 For the purposes of section 28, in the case of a tractor that conforms to the emission standards applicable to vocational vehicles instead of tractors, the company must maintain records demonstrating that the tractor meets the definition ***vocational tractor*** in subsection 1(1).

Maintenance and Submission of Records

Maintenance of records

59 (1) For heavy-duty vehicles and heavy-duty engines, a company must maintain in writing or in a readily readable electronic or optical form for each model year

- (a) a copy of the reports referred to in sections 48 and 49 for a period of at least eight years after the end of the calendar year that corresponds to the model year;
- (b) the evidence of conformity and records referred to in sections 53 and 54 for a period of at least eight years after the day on which the main assembly of the vehicle or manufacture of the engine was completed;
- (c) the records referred to in sections 56 and 57 for a period of at least eight years after the end of the calendar year that corresponds to the model year; and
- (d) the records referred to in section 58 for a period of at least three years after the end of the calendar year that corresponds to the model year in question.

Moteurs vendus au Canada et aux États-Unis

Preuve du nombre de moteurs vendus

57 Pour l'application du paragraphe 13(8), dans le cas d'un moteur de véhicule lourd visé par un certificat de l'EPA et vendu au Canada et aux États-Unis durant la même période qui est conforme à un niveau de certification de la famille applicable au CO₂ qui dépasse la norme d'émissions de CO₂ du présent règlement applicable à l'année de modèle, l'entreprise tient un dossier qui contient la documentation établissant le nombre de moteurs de véhicule lourd qui sont de la même famille de moteurs vendus aux États-Unis.

Tracteurs routiers spécialisés

Correspondance à la définition de *tracteur routier spécialisé*

58 Pour l'application de l'article 28, dans le cas d'un tracteur routier qui est conforme aux normes d'émissions visant les véhicules spécialisés au lieu des normes applicables aux tracteurs routiers, l'entreprise tient un dossier qui contient la documentation établissant que le tracteur routier correspond à la définition de ***tracteur routier spécialisé*** au paragraphe 1(1).

Tenue des dossiers et présentation de l'information

Durée de conservation

59 (1) L'entreprise tient les documents ci-après à l'égard des véhicules lourds et des moteurs de véhicules lourds de chaque année de modèle, par écrit ou sous une forme électronique ou optique facilement lisible, et les conserve pendant la période précisée :

- a) au moins huit ans après la fin de l'année civile qui correspond à l'année de modèle, une copie des rapports prévus aux articles 48 et 49;
- b) au moins huit ans après la date de la fin de l'assemblage principal du véhicule ou de la fabrication du moteur, les éléments de justification de la conformité et les dossiers visés aux articles 53 et 54;
- c) au moins huit ans après la fin de l'année civile qui correspond à l'année de modèle, les dossiers prévus aux articles 56 et 57;

Records maintained on behalf of company

(2) If the copy of the reports, the evidence of conformity and the records referred to in subsection (1) are maintained on behalf of a company, the company must keep a record of the name, street address and, if different, the mailing address of the person who maintains those records.

Time limits

(3) If the Minister makes a written request for the evidence of conformity or the records referred to in subsections (1) and (2), or a summary of any of them, the company must provide the Minister with the requested information, in either official language, within

- (a)** 40 days after the day on which the request is delivered to the company; or
- (b)** if the evidence of conformity or records referred to in section 53 or 54 must be translated from a language other than French or English, 60 days after the day on which the request is delivered to the company.

Information Regarding Suspension or Revocation of EPA Certificate

Information to be submitted

59.1 If an EPA certificate referred to in section 13 is suspended or revoked, the company must submit the following information to the Minister within 60 days after the day on which the certificate is suspended or revoked:

- (a)** its name, address and telephone number;
- (b)** a copy of the EPA certificate that was suspended or revoked;
- (c)** a copy of the EPA decision to suspend or revoke the certificate; and
- (d)** the make, model and model year of the vehicles and engines that are covered by the EPA certificate.

SOR/2015-186, s. 67.

d) au moins trois ans après la fin de l'année civile qui correspond à l'année de modèle, les dossiers prévus à l'article 58.

Conservation par un tiers

(2) Dans le cas où les éléments de justification de la conformité, les dossiers et la copie des rapports visés au paragraphe (1) sont conservés pour le compte d'une entreprise, celle-ci tient un dossier où sont consignés le nom et l'adresse municipale de la personne qui les conserve, ainsi que son adresse postale, si elle est différente.

Délais

(3) Si le ministre demande par écrit à l'entreprise de lui fournir un élément de la justification de la conformité ou un dossier mentionné aux paragraphes (1) et (2), ou un résumé de l'un ou l'autre, l'entreprise les lui remet, dans l'une ou l'autre des langues officielles, au plus tard :

- a)** quarante jours après la date où la demande a été remise à l'entreprise;
- b)** si les éléments de la justification de la conformité ou les dossiers visés aux articles 53 ou 54 sont traduits d'une langue autre que le français ou l'anglais, soixante jours après la date où la demande a été remise à l'entreprise.

Renseignements relatifs à la suspension ou à la révocation d'un certificat de l'EPA

Renseignements à fournir

59.1 Si le certificat de l'EPA visé à l'article 13 est suspendu ou révoqué, l'entreprise fournit au ministre, dans les soixante jours suivant la date de la suspension ou de la révocation, selon le cas, les renseignements suivants :

- a)** ses nom, adresse et numéro de téléphone;
- b)** une copie du certificat suspendu ou révoqué par l'EPA;
- c)** une copie de la décision de suspension ou de révocation du certificat par l'EPA;
- d)** la marque, le modèle et l'année de modèle des véhicules et des moteurs visés par le certificat.

DORS/2015-186, art. 67.

Importation Document

Importation for exhibition, demonstration, evaluation or testing

60 The declaration referred to in paragraph 155(1)(a) of the Act must be made in accordance with section 41 of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

Rental Rate

Rental rate

61 The annual rental rate to be paid to a company by the Minister under subsection 159(1) of the Act, prorated on a daily basis for each day that a vehicle or engine is made available, is the rate prescribed in section 43 of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

Application for Exemption

Application

62 A company applying under section 156 of the Act for an exemption from conformity to any standard specified under these Regulations must submit in writing to the Minister the information set out in section 44 of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

Defect Information

Notice of defect

63 (1) The notice of defect referred to in subsections 157(1) and (4) of the Act must be given in writing and must contain the information set out in subsection 45(1) of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

Reports

(2) In respect of a notice of defect issued under these Regulations, a company must comply with subsections 45(1.1) to (3) of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

Applicable standard

(3) For the application of section 157 of the Act, the CO₂ emission standard that applies

(a) to a Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicle and cab-complete vehicle — excluding those referred to in the definition **vocational vehicle** in subsection 1(1) —

Document d'importation

Importation à des fins promotionnelles ou expérimentales

60 La justification que la personne est tenue de donner en application de l'alinéa 155(1)a) de la Loi est faite conformément à l'article 41 du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

Taux de location

Taux de location

61 Le taux de location annuel que le ministre paie à une entreprise aux termes du paragraphe 159(1) de la Loi est calculé au prorata pour chaque jour où le véhicule ou le moteur est retenu et est égal au taux précisé à l'article 43 du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

Demande de dispense

Demande

62 L'entreprise qui demande, au titre de l'article 156 de la Loi, à être dispensée de se conformer à l'une ou l'autre des normes prévues par le présent règlement fournit par écrit au ministre les renseignements précisés à l'article 44 du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

Information sur les défauts

Forme de l'avis

63 (1) L'avis de défaut visé aux paragraphes 157(1) et (4) de la Loi est donné par écrit et contient les renseignements précisés au paragraphe 45(1) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

Rapports

(2) L'entreprise qui donne un avis de défaut en application du présent règlement est tenue de se conformer aux paragraphes 45(1.1) à (3) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

Norme applicable

(3) Pour l'application de l'article 157 de la Loi, la norme d'émissions de CO₂ régissant :

a) les véhicules lourds ou les véhicules à cabine complète des classes 2B et 3 — sauf ceux visés par la définition de **véhicule spécialisé** au paragraphe 1(1) — ou

or to a spark-ignition engine that conforms to the alternative CO₂ emission standard referred to in section 25, is the product of 1.1 multiplied by the CO₂ emission value for that vehicle configuration, rounded to the nearest 0.1 gram per mile;

(b) to a vocational vehicle is the result of the GEM computer simulation model using the parameters specified in subsection 26(2);

(c) to a tractor — other than a low-roof or mid-roof tractor referred to in subsection 27(5) — is the result of the GEM computer simulation model using the parameters specified in subsection 27(2), except that the coefficient of aerodynamic drag may originate from a bin for which the coefficient of aerodynamic drag is higher than that of the bin of the subject vehicle;

(d) to a low-roof or mid-roof tractor referred to in subsection 27(5), is the result of the GEM computer simulation model using the parameters specified in subsection 27(2);

(e) to a heavy-duty engine — other than an engine referred to in paragraphs (f) and (g) — is the product of 1.03 multiplied by the applicable standard set out in section 30 for that engine, or in the case of an engine that is grouped into a fleet referred to in section 18, the product of 1.03 multiplied by the deteriorated emission level applicable to the fleet;

(f) to a heavy-duty engine of the 2014 to 2016 model years that conforms to the alternative CO₂ emission standard referred to in subsection 31(1), is the product of 1.03 multiplied by the alternative CO₂ emission standard; and

(g) to a heavy-duty engine of the 2013 to 2016 model years that conforms to the alternative CO₂ emission standard referred to in subsection 31(2), is the product of 1.03 multiplied by the alternative CO₂ emission standard.

SOR/2015-186, s. 68.

Coming into Force

Registration

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

les moteurs à allumage commandé qui sont conformes à la norme de rechange d'émissions de CO₂ visée à l'article 25, correspond au produit de 1,1 par la valeur des émissions de CO₂ pour la configuration de véhicule en cause, arrondi à 0,1 g/mille près;

b) les véhicules spécialisés, correspond au résultat de la simulation à l'aide du modèle de simulation informatique GEM selon les paramètres mentionnés au paragraphe 26(2);

c) les tracteurs routiers, autre que les tracteurs routiers à toit bas ou moyen visés au paragraphe 27(5), correspond au résultat de la simulation à l'aide du modèle de simulation informatique GEM selon les paramètres mentionnés au paragraphe 27(2), à l'exception du coefficient de traînée qui peut provenir d'une série dont le coefficient de traînée est plus élevé que celui de la série du véhicule en cause;

d) les tracteurs routiers à toit bas ou moyen visés au paragraphe 27(5), correspond au résultat la simulation à l'aide du modèle de simulation informatique GEM selon les paramètres visés au paragraphe 27(2);

e) les moteurs de véhicules lourds, sauf ceux visés aux alinéas f) et g), correspond au produit de 1,03 par la norme applicable visée à l'article 30 pour ces moteurs ou, dans le cas de moteurs regroupés dans un parc visé à l'article 18, correspond au produit de 1,03 par la valeur du niveau d'émissions détérioré de CO₂ de ce parc;

f) les moteurs de véhicules lourds des années de modèle 2014 à 2016 qui sont conformes à la norme de rechange d'émissions de CO₂ visée au paragraphe 31(1), correspond au produit de 1,03 par la norme de rechange d'émissions de CO₂;

g) les moteurs de véhicules lourds des années de modèle 2013 à 2016 qui sont conformes à la norme de rechange d'émissions de CO₂ visée au paragraphe 31(2), correspond au produit de 1,03 par la norme de rechange d'émissions de CO₂.

DORS/2015-186, art. 68.

Entrée en vigueur

Enregistrement

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