



CANADA

CONSOLIDATION

CODIFICATION

**Passenger Automobile and
Light Truck Greenhouse Gas
Emission Regulations**

**Règlement sur les émissions de
gaz à effet de serre des
automobiles à passagers et des
camions légers**

SOR/2010-201

DORS/2010-201

Current to December 28, 2020

À jour au 28 décembre 2020

Last amended on November 16, 2018

Dernière modification le 16 novembre 2018

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.

LAYOUT

The notes that appeared in the left or right margins are now in boldface text directly above the provisions to which they relate. They form no part of the enactment, but are inserted for convenience of reference only.

NOTE

This consolidation is current to December 28, 2020. The last amendments came into force on November 16, 2018. Any amendments that were not in force as of December 28, 2020 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.

MISE EN PAGE

Les notes apparaissant auparavant dans les marges de droite ou de gauche se retrouvent maintenant en caractères gras juste au-dessus de la disposition à laquelle elles se rattachent. Elles ne font pas partie du texte, n'y figurant qu'à titre de repère ou d'information.

NOTE

Cette codification est à jour au 28 décembre 2020. Les dernières modifications sont entrées en vigueur le 16 novembre 2018. Toutes modifications qui n'étaient pas en vigueur au 28 décembre 2020 sont énoncées à la fin de ce document sous le titre « Modifications non en vigueur ».

TABLE OF PROVISIONS

Passenger Automobile and Light Truck 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
5	Classes
	National Emissions Mark
6	Application
7	National emissions mark
	Greenhouse Gas Emission Standards
	General
8	Definition of fleet
	Emission Control Systems
9	On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations
	Standards for Passenger Automobiles and Light Trucks
10	Nitrous oxide and methane emission standards
11	Interpretation of standards
12	EPA certificate

TABLE ANALYTIQUE

Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers

	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
5	Catégories
	Marque nationale
6	Demande d'autorisation
7	Marque nationale
	Normes d'émissions de gaz à effet de serre
	Dispositions générales
8	Définition de parc
	Système antipollution
9	Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs
	Normes applicables aux automobiles à passagers et aux camions légers
10	Normes d'émissions — oxyde nitreux et méthane
11	Interprétation des normes
12	Certificat de l'EPA

	Fleet Averaging Requirements		Exigences relatives aux parcs
	General		Dispositions générales
13	Requirements respecting CO ₂ equivalent emissions	13	Exigences relatives aux émissions d'équivalent CO ₂
14	Non application of the standards respecting CO ₂ equivalent emissions	14	Non-application des normes relatives aux émissions d'équivalent CO ₂
15	Rounding — general	15	Arrondissement — général
	Fleet Average CO ₂ Equivalent Emission Standards		Norme moyenne d'émissions d'équivalent CO ₂
16	Calculation of fleet average CO ₂ equivalent emission standard for the 2011 model year	16	Calcul de la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO ₂ pour l'année de modèle 2011
17	Group	17	Groupe
	Calculation of Fleet Average CO ₂ Equivalent Emission Values		Calcul des valeurs moyennes des émissions d'équivalent CO ₂
18	Fleet average CO ₂ equivalent emission value	18	Valeur moyenne des émissions d'équivalent CO ₂
18.1	Fleet average carbon-related exhaust emission value for the 2011 model year	18.1	Valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone — année de modèle 2011
18.2	Allowance for reduction of air conditioning refrigerant leakage	18.2	Allocation pour la réduction des fuites de frigorigènes
18.3	Allowance for certain innovative technologies	18.3	Allocation pour certaines technologies innovatrices
18.4	Allowance for certain full-size pick-up trucks	18.4	Allocation pour certaines grosses camionnettes
19	Interpretation of standards	19	Interprétation des normes
	CO ₂ Equivalent Emission Credit System		Système de points relatifs aux émissions d'équivalent CO ₂
20	CO ₂ equivalent emission credits	20	Points relatifs aux émissions d'équivalent CO ₂
	Offsetting Deficits and Use of Credits		Compensation du déficit et utilisation des points
21	Deficits	21	Déficit
21.1	Limit on use of 2011 model year credits	21.1	Limite d'utilisation des points de l'année de modèle 2011
22	Purchased or merged companies	22	Fusion ou acquisition
	Obtention of Credits upon Payment to the Receiver General		Obtention de points sur paiement au receveur général
23	Receiver General — 2011 model year	23	Receveur général — année de modèle 2011
	Temporary Optional Fleets		Parcs optionnels provisoires
24	Optional fleet	24	Parcs optionnels
25	Application of section 20	25	Application de l'article 20
26	Offsetting — application of sections 21 and 22	26	Compensation — application des articles 21 et 22
27	Merger	27	Fusion
28	Purchase	28	Acquisition
	Flexibility Measures For the 2017 to 2020 Model Years		Mesures d'assouplissement pour les années de modèle 2017 à 2020
28.1	CO ₂ emission target values	28.1	Valeur cible des émissions de CO ₂

TABLE OF PROVISIONS

TABLE ANALYTIQUE

28.2	Merger	28.2	Fusion
28.3	Purchase	28.3	Acquisition
	Early Action Credits		Points d'action précoce
29	Early action credits — 2008, 2009 and 2010 model years	29	Traitement des points d'action précoce — années de modèle 2008, 2009 et 2010
30	Definitions	30	Définitions
	Reports		Rapports
31	2011 model year report	31	Rapport pour l'année de modèle 2011
33	End of model year report	33	Rapports de fin d'année de modèle
34	Format for submission	34	Forme du rapport
	Declaration		Déclaration
35	Declaration — subsection 14(1) or paragraph 14(1.1)(d)	35	Déclaration — paragraphe 14(1) et alinéa 14(1.1)d)
	Records		Dossiers
	Evidence of Conformity		Justification de la conformité
36	Evidence of conformity	36	Justification de la conformité
37	Vehicles not sold in the United States	37	Véhicules non vendus aux États-Unis
38	Subsection 153(2) of the Act	38	Paragraphe 153(2) de la Loi
	Fleet Average Records		Dossiers relatifs aux émissions moyennes du parc
39	Records — fleets	39	Contenu du dossier — parcs
	Maintenance and Submission of Records		Tenue des dossiers et présentation de l'information
40	Maintenance of records	40	Durée de conservation
	Information Regarding Suspension or Revocation of EPA Certificate		Renseignements relatifs à la suspension ou à la révocation d'un certificat de l'EPA
40.1	Information to be submitted	40.1	Renseignements à fournir
	Importation Document		Document d'importation
41	Importation for exhibition, demonstration, evaluation or testing	41	Importation à des fins promotionnelles ou expérimentales
	Rental Rate		Taux de location
42	Rental rate	42	Taux de location
	Application for Exemption		Demande de dispense
43	Application	43	Demande

TABLE OF PROVISIONS

TABLE ANALYTIQUE

Defect Information

44 Notice of defect

Coming into Force

45 Registration

Information sur les défauts

44 Forme de l'avis

Entrée en vigueur

45 Enregistrement

Registration
SOR/2010-201 September 23, 2010

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT,
1999

**Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse
Gas Emission Regulations**

P.C. 2010-1162 September 23, 2010

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 17, 2010, a copy of the proposed *Passenger Automobile and Light Truck 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, Her 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, hereby makes the annexed *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*.

Enregistrement
DORS/2010-201 Le 23 septembre 2010

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

**Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre
des automobiles à passagers et des camions légers**

C.P. 2010-1162 Le 23 septembre 2010

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 17 avril 2010, le projet de règlement intitulé *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*, 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 la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*, 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

Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations

Interpretation

Definitions

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

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

advanced technology vehicle means an electric vehicle, a plug-in hybrid electric vehicle or a fuel cell vehicle. (*véhicule à technologie de pointe*)

alcohol dual fuel vehicle means a vehicle that

(a) is designed to operate either on

(i) alcohol fuel or gasoline, or

(ii) alcohol fuel or diesel fuel;

(b) yields equal or greater energy efficiency, calculated in accordance with section 510(g)(1) of Title 40, chapter I, part 600, subpart F, of the CFR, while operating on alcohol fuel as it does while operating on gasoline or diesel fuel; and

(c) meets or exceeds the minimum driving range set out in section 5(a) of Title 49, subtitle B, chapter V, part 538, of the CFR. (*véhicule à alcool à double carburant*)

alcohol fuel means a fuel mixture containing 85% or more by volume of methanol, ethanol, or other alcohols. (*alcool carburant*)

approach angle means the smallest angle, in a plan side view of a vehicle, formed by the level surface on which the vehicle is standing and a line tangent to the front tire static loaded radius arc and touching the underside of the vehicle forward of the front tire. (*angle d'approche*)

automobile means any four-wheeled self-propelled vehicle that is designed for use on highways and that has a GVWR of less than 4 536 kg (10,000 pounds), except

Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers

Définitions et interprétation

Définitions

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

abri provisoire Espace intérieur d'une automobile comportant des surfaces de couchage et des installations domestiques et pouvant servir de gîte temporaire. (*temporary living quarters*)

alcool carburant Mélange de carburant contenant 85 % ou plus en volume de méthanol, d'éthanol ou d'autres alcools. (*alcohol fuel*)

angle d'approche Le plus petit angle formé par l'horizontale du terrain plat où se trouve le véhicule et la tangente à l'arc du rayon sous charge avant qui touche le dessous du véhicule devant le pneu avant. (*approach angle*)

angle de rampe Le supplément du plus grand angle formé par deux tangentes aux arcs du rayon sous charge avant et arrière dont l'intersection touche le dessous du véhicule. (*break-over angle*)

angle de sortie Le plus petit angle formé par l'horizontale du terrain plat où se trouve le véhicule et la tangente à l'arc du rayon sous charge arrière qui touche le dessous du véhicule derrière le pneu arrière. (*departure angle*)

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

arc du rayon sous charge Partie d'un cercle dont le centre correspond à celui de l'ensemble pneu-jante standard d'un véhicule et dont le rayon représente la distance qui sépare ce centre du terrain plat où se trouve le véhicule, lequel rayon est mesuré selon la masse en état de marche du véhicule, lorsque la roue est parallèle à la ligne médiane longitudinale du véhicule et que le pneu est gonflé à la pression recommandée par le fabricant. (*static loaded radius arc*)

automobile Véhicule à quatre roues autopropulsé, conçu pour être utilisé sur une voie publique et dont le

(a) a vehicle manufactured in different stages by two or more manufacturers, if no intermediate or final-stage manufacturer of that vehicle manufactures more than 10,000 multistage vehicles per year; and

(b) a work truck. (*automobile*)

axle clearance means the vertical distance from the level surface on which a vehicle is standing to the lowest point on the axle differential of the vehicle. (*garde au sol sous les essieux*)

break-over angle means the supplement of the largest angle, in the plan side view of a vehicle, that can be formed by two lines tangent to the front and rear static loaded radii arcs and intersecting at a point on the underside of the vehicle. (*angle de rampe*)

cargo box length at the floor means the longitudinal distance between the inside front of the cargo box and the inside of the closed endgate as measured at the surface of the cargo box floor along the vehicle's centreline. (*longueur de caisse au plancher*)

cargo box length at the top of the body means the longitudinal distance between the inside front of the cargo box and the inside of the closed endgate as measured at the height of the top of the cargo box along the vehicle's centreline. (*longueur de caisse au sommet de la carrosserie*)

cargo box width means the width of the cargo box as measured at the cargo box's narrowest point between the wheelhouses. (*largeur de la caisse de chargement*)

car line [Repealed, SOR/2014-207, s. 1]

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

CO₂ means carbon dioxide. (*CO₂*)

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

departure angle means the smallest angle, in a plan side view of a vehicle, formed by the level surface on which the vehicle is standing and a line tangent to the rear tire static loaded radius arc and touching the underside of the vehicle rearward of the rear tire. (*angle de sortie*)

electric vehicle means a vehicle that

PNBV est inférieur à 4 536 kg (10 000 livres), à l'exclusion de :

a) tout véhicule fabriqué en différentes étapes par au moins deux fabricants, si aucun des fabricants intermédiaires ou le fabricant à l'étape finale ne fabrique plus de dix mille de ces véhicules par année;

b) tout camion de travail. (*automobile*)

automobile à passagers Toute automobile, autre qu'un camion léger, conçue pour transporter au plus dix personnes. (*passenger automobile*)

camion de travail Véhicule dont le PNBV est supérieur à 3 856 kg (8 500 livres), mais égal ou inférieur à 4 536 kg (10 000 livres), à l'exclusion de tout véhicule moyen à passagers au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*. (*work truck*)

camion léger Automobile qui est :

a) soit dotée de quatre roues motrices ou dont le PNBV est supérieur à 2 722 kg (6 000 livres), et qui présente au moins quatre des caractéristiques ci-après déterminées selon sa masse en état de marche, sur une surface plane, lorsque les roues avant sont parallèles à la ligne de centre longitudinale et que les pneus sont gonflés à la pression recommandée par le fabricant :

(i) un angle d'approche d'au moins 28 degrés,

(ii) un angle de rampe d'au moins 14 degrés,

(iii) un angle de sortie d'au moins 20 degrés,

(iv) un jeu fonctionnel d'au moins 20 centimètres,

(v) une garde au sol sous les essieux avant et arrière d'au moins 18 centimètres;

b) soit conçue pour remplir au moins l'une des fonctions suivantes :

(i) transporter plus de dix personnes,

(ii) fournir un abri provisoire,

(iii) transporter des biens sur une plate-forme ouverte,

(iv) fournir un volume pour le transport de cargaison supérieur à celui du transport de passagers, le volume d'une automobile vendue avec un siège dans la deuxième rangée étant calculé lorsque le

(a) conforms to the emission standards of bin 1 set out in a horizontal row in Table S04-1 in section 1811 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR;

(b) is powered solely by an electric motor drawing current from a rechargeable energy storage system, provided that recharge energy can be drawn from a source that is not on-board the vehicle; and

(c) does not have an on-board combustion engine-generator system as a means of providing electrical energy. (*véhicule électrique*)

emergency vehicle means a vehicle that is manufactured primarily for use as an ambulance or a police vehicle. (*véhicule d'urgence*)

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

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

fire fighting vehicle means a passenger automobile or light truck that is designed to be used under emergency conditions to transport personnel and equipment and to support the suppression of fires and the mitigation of other emergency situations. (*véhicule d'incendie*)

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, 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. (*empreinte*)

fuel cell vehicle means an electric vehicle propelled solely by an electric motor, the energy for the motor being supplied by an electrochemical cell that produces electricity without fuel combustion. (*véhicule à pile à combustible*)

full-size pick-up truck means a light truck that has a passenger compartment and a cargo box without a permanently fixed roof and that meets the following specifications:

(a) a cargo box width of 121.9 cm (48 inches) or more;

(b) a cargo box length of 152.4 cm (60 inches) or more, which length corresponds to the lesser of the cargo

siège est installé, même s'il est déclaré facultatif par le fabricant,

(v) permettre le transport d'une cargaison lorsque les sièges sont enlevés ou escamotés de façon à créer une surface de cargaison plane s'étendant du point d'installation le plus avant de ces sièges jusqu'au fond de l'intérieur de l'automobile, laquelle est, à compter de l'année de modèle 2012, munie d'au moins trois rangées de sièges comme équipement de série. (*light truck*)

capacité de remorquage La différence entre le PNBC et le PNBV d'un véhicule. (*towing capability*)

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

catégorie de transmissions [Abrogée, DORS/2014-207, art. 1]

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

CFR Le *Code of Federal Regulations* des États-Unis, dans sa version éventuellement modifiée. (*CFR*)

charge utile La différence entre le PNBV et la masse en état de marche d'un véhicule. (*payload capability*)

CO₂ Dioxyde de carbone. (*CO₂*)

durée de vie utile Période de temps ou d'utilisation pour laquelle une norme d'émissions s'applique à un véhicule, soit :

a) dans le cas d'une automobile à passager ou d'un camion léger autre qu'un véhicule moyen à passagers au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*, 10 ans ou 120 000 milles, selon la première de ces éventualités;

b) dans le cas d'un camion léger qui est un véhicule moyen à passagers au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*, 11 ans ou 120 000 milles, selon la première de ces éventualités. (*useful life*)

empreinte Le 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 entre les lignes de centre des pneus arrière au sol (mesurée en

box length at the top of the body and the cargo box length at the floor; and

(c) a towing capability of 2 267 kg (5,000 pounds) or more or a payload capability of 771 kg (1,700 pounds) or more. (*grosse camionnette*)

GCWR means the gross combination weight rating specified by a manufacturer as the maximum combined weight of a towing vehicle, its passengers and its cargo, plus the weight of the trailer and its cargo. (*PNBC*)

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

hybrid electric vehicle means a vehicle that is powered by an electric motor drawing current from a rechargeable energy storage system from an on-board electric source and by an internal combustion engine or heat engine. (*véhicule électrique hybride*)

light truck means an automobile

(a) that has four-wheel drive or a GVWR of more than 2 722 kg (6,000 pounds) and that has at least four of the following characteristics calculated when the automobile is at curb weight, on a level surface, with the front wheels parallel to the automobile's longitudinal centreline and the tires inflated to the manufacturer's recommended pressure:

- (i) approach angle of not less than 28 degrees,
- (ii) break-over angle of not less than 14 degrees,
- (iii) departure angle of not less than 20 degrees,
- (iv) running clearance of not less than 20 centimetres,
- (v) front and rear axle clearances of not less than 18 centimetres; or

(b) that is designed to perform at least one of the following functions:

- (i) transport more than 10 persons,
- (ii) provide temporary living quarters,
- (iii) transport property on an open bed,
- (iv) provide greater cargo-carrying than passenger-carrying volume, the cargo-carrying volume of a vehicle sold with a second-row seat being determined with that seat installed, regardless of whether or

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. (*footprint*)

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

garde au sol sous les essieux La distance verticale entre le terrain plat où se trouve le véhicule et le point le plus bas sur le différentiel de l'essieu. (*axle clearance*)

grosse camionnette Camion léger qui est doté d'une cabine pour passagers et d'une caisse de chargement sans toit fixe permanent et qui répond aux spécifications suivantes :

- a) une largeur de la caisse de chargement de 121,9 cm (48 pouces) ou plus;
- b) une longueur de la caisse de chargement de 152,4 cm (60 pouces) ou plus, laquelle correspond à la plus petite des longueurs suivantes, soit la longueur de caisse au plancher, soit la longueur de caisse au sommet de la carrosserie;
- c) une capacité de remorquage de 2 267 kg (5 000 livres) ou plus ou une charge utile de 771 kg (1 700 livres) ou plus. (*full-size pick-up truck*)

jeu fonctionnel La distance verticale entre le terrain plat où se trouve le véhicule et le point le plus bas sur celui-ci, à l'exclusion d'un point se trouvant sur une pièce comprise dans son poids non suspendu. (*running clearance*)

largeur de la caisse de chargement La largeur de la caisse de chargement, mesurée à son point le plus étroit entre les passages de roues. (*cargo box width*)

ligne de voitures [Abrogée, DORS/2014-207, art. 1]

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

longueur de caisse au plancher La distance longitudinale entre l'avant intérieur de la caisse de chargement et l'intérieur du hayon fermé, mesurée sur la surface du plancher de celle-ci, le long de la ligne de centre du véhicule. (*cargo box length at the floor*)

longueur de caisse au sommet de la carrosserie La distance longitudinale entre l'avant intérieur de la caisse de chargement et l'intérieur du hayon fermé, mesurée au niveau du sommet de celle-ci, le long de la ligne de centre du véhicule. (*cargo box length at the top of the body*)

not the manufacturer has described that seat as optional,

(v) permit expanded use of the automobile for cargo-carrying purposes through the removal or stowing of seats to create a flat surface extending from the forwardmost point of installation of those seats to the rear of the automobile's interior, with automobiles of the 2012 and subsequent model years being equipped with at least three rows of designated seating positions as standard equipment. (*ca-mion léger*)

mild hybrid electric technology means a technology that includes automatic start/stop capability and regenerative braking capability, and with which the recovered energy is at least 15% but less than 65% of the total braking energy, as determined in accordance with the test procedure set out in section 116(d) of Title 40, chapter I, part 600, subpart B, of the CFR. (*technologie électrique hybride légère*)

model type means passenger automobiles or light trucks that have the same combination of car line, transmission class and basic engine or basic electric motor. (*type de modèle*)

model year means the year, as determined under section 4, that is used by a manufacturer to designate a model of vehicle. (*année de modèle*)

natural gas dual fuel vehicle means a vehicle that

- (a)** is designed to operate either on
 - (i)** natural gas or gasoline, or
 - (ii)** natural gas or diesel fuel;
- (b)** yields equal or greater energy efficiency, calculated in accordance with section 510(g)(1) of Title 40, chapter I, part 600, subpart F, of the CFR, while operating on natural gas as it does while operating on gasoline or diesel fuel; and
- (c)** meets or exceeds the minimum driving range set out in section 5(a) of Title 49, subtitle B, chapter V, part 538, of the CFR. (*véhicule à gaz naturel à double carburant*)

natural gas vehicle means a vehicle designed to operate exclusively on natural gas. (*véhicule au gaz naturel*)

nominal tank capacity means the volume of the fuel tank specified by the manufacturer to the nearest three

masse en état de marche Au choix du constructeur, le poids réel d'un véhicule en état de marche, ou celui qu'il estime, 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*)

PNBC Le poids nominal brut combiné spécifié par le fabricant comme étant le poids maximal combiné pour un véhicule tracteur, ses passagers et son chargement, plus le poids de la remorque et de son chargement. (*GCWR*)

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

technologie électrique hybride complète Technologie qui comporte notamment une capacité d'arrêt-démarrage automatique et une capacité de freinage par récupération qui permet de récupérer 65 % ou plus de l'énergie de freinage totale, déterminée par la méthode d'essai prévue à l'article 116(d) de la sous-partie B de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR. (*strong hybrid electric technology*)

technologie électrique hybride légère Technologie qui comporte notamment une capacité d'arrêt-démarrage automatique et une capacité de freinage par récupération qui permet de récupérer au moins 15 %, mais moins de 65 % de l'énergie de freinage totale, déterminée par la méthode d'essai prévue à l'article 116(d) de la sous-partie B de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR. (*mild hybrid electric technology*)

type de modèle Vise les automobiles à passagers ou les camions légers appartenant à la même ligne de voitures et ayant en commun une même catégorie de transmissions et un même moteur ou moteur électrique de base. (*model type*)

véhicule à alcool à double carburant Véhicule qui :

- a)** est conçu pour fonctionner :
 - (i)** soit à l'alcool carburant ou à l'essence,
 - (ii)** soit à l'alcool carburant ou au carburant diesel;
- b)** fonctionnant à l'alcool carburant, affiche une efficacité énergétique au moins égale à celle obtenue en mode de fonctionnement à l'essence ou au carburant diesel, l'efficacité énergétique étant calculée conformément à l'article 510(g)(1) de la sous-partie F de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR;

eighths of a litre (one tenth of a U.S. gallon). (*capacité nominale du réservoir à carburant*)

passenger automobile means any automobile, other than a light truck, that is designed for use in the transportation of not more than 10 persons. (*automobile à passagers*)

payload capability means the difference between the GVWR and curb weight of a vehicle. (*charge utile*)

plug-in hybrid electric vehicle means a hybrid electric vehicle that has the capability to recharge its energy storage system from an electric source that is not on board the vehicle. (*véhicule électrique hybride rechargeable*)

running clearance means the vertical distance from the level surface on which a vehicle is standing to the lowest point on the vehicle, excluding any point on a component that forms part of the vehicle's unsprung weight. (*jeu fonctionnel*)

static loaded radius arc means a portion of a circle whose centre is the centre of a standard tire-rim combination of a vehicle and whose radius is the distance from that centre to the level surface on which the vehicle is standing, measured with the vehicle at curb weight, the wheel parallel to the vehicle's longitudinal centreline and the tire inflated to the manufacturer's recommended pressure. (*arc du rayon sous charge*)

strong hybrid electric technology means a technology that includes automatic start/stop capability and regenerative braking capability, and with which the recovered energy is at least 65% of the total braking energy, as determined in accordance with the test procedure set out in section 116(d) of Title 40, chapter I, part 600, subpart B, of the CFR. (*technologie électrique hybride complète*)

temporary living quarters means a space in the interior of an automobile that includes sleeping surfaces and household conveniences and in which people may temporarily live. (*abri provisoire*)

towing capability means the difference between the GCWR and GVWR of a vehicle. (*capacité de remorquage*)

transmission class [Repealed, SOR/2014-207, s. 1]

useful life means the period of time or use in respect of which an emission standard applies to a vehicle, as follows

c) atteint ou dépasse l'autonomie de conduite minimale prévue par l'article 5(a) de la partie 538, chapitre V, sous-titre B, titre 49, du CFR. (*alcohol dual fuel vehicle*)

véhicule à gaz naturel à double carburant Véhicule qui :

a) est conçu pour fonctionner :

(i) soit au gaz naturel ou à l'essence,

(ii) soit au gaz naturel ou au carburant diesel;

b) fonctionnant au gaz naturel, affiche une efficacité énergétique au moins égale à celle obtenue en mode de fonctionnement à l'essence ou au carburant diesel, l'efficacité énergétique étant calculée conformément à l'article 510(g)(1) de la sous-partie F de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR;

c) atteint ou dépasse l'autonomie de conduite minimale prévue à l'article 5(a) de la partie 538, chapitre V, sous-titre B, titre 49, du CFR. (*natural gas dual fuel vehicle*)

véhicule à pile à combustible Véhicule électrique propulsé exclusivement par un moteur électrique alimenté par une cellule électrochimique qui produit de l'électricité sans combustion de carburant. (*fuel cell vehicle*)

véhicule à technologie de pointe Véhicule électrique, véhicule électrique hybride rechargeable ou véhicule à pile à combustible. (*advanced technology vehicle*)

véhicule au gaz naturel Véhicule qui est conçu pour fonctionner exclusivement au gaz naturel. (*natural gas vehicle*)

véhicule d'incendie Automobile à passagers ou camion léger conçus pour être utilisés en situation d'urgence, pour transporter le personnel et l'équipement et pour contribuer aux activités de lutte contre les incendies et à l'atténuation des effets d'autres situations d'urgence. (*fire fighting vehicle*)

véhicule d'urgence Véhicule fabriqué principalement pour être utilisé comme ambulance ou véhicule de police. (*emergency vehicle*)

véhicule électrique Véhicule qui :

a) est conforme aux normes d'émissions de la série 1 figurant à l'une des rangées horizontales du tableau S04-1 de l'article 1811 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR;

(a) in the case of a passenger automobile or light truck other than a **medium-duty passenger vehicle** as defined in subsection 1(1) of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* — 10 years or 120,000 miles; whichever occurs first; or

(b) in the case of a light truck that is a **medium-duty passenger vehicle** as defined in subsection 1(1) of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* — 11 years or 120,000 miles; whichever occurs first. (*durée de vie utile*)

work truck means a vehicle that has a GVWR of more than 3 856 kg (8,500 pounds) and less than or equal to 4 536 kg (10,000 pounds) and does not include a medium-duty passenger vehicle as defined in subsection 1(1) of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*. (*camion de travail*)

(2) [Repealed, SOR/2014-207, s. 1]

CFR

(3) 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.

SOR/2014-207, s. 1; SOR/2015-186, s. 53.

Concurrent sale

1.1 For the purposes of these Regulations, a vehicle 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 of that model year that belongs to the same test group is offered for sale in the United States during the 365 days preceding

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

b) est propulsé exclusivement au moyen d'un moteur électrique alimenté par un système de stockage d'énergie rechargeable notamment au moyen d'une source externe au véhicule;

c) n'est pas doté d'un générateur à moteur à combustion interne pour fournir de l'énergie électrique. (*electric vehicle*)

véhicule électrique hybride Véhicule propulsé au moyen d'un moteur électrique alimenté par un système de stockage d'énergie rechargeable au moyen d'une source électrique interne et d'un moteur à combustion interne ou d'un moteur thermique. (*hybrid electric vehicle*)

véhicule électrique hybride rechargeable Véhicule électrique hybride doté d'un système de stockage d'énergie rechargeable au moyen d'une source électrique externe. (*plug-in hybrid electric vehicle*)

(2) [Abrogé, DORS/2014-207, art. 1]

CFR

(3) Les normes du CFR qui sont incorporées par renvoi dans le présent règlement sont celles qui sont expressément établies dans le CFR, et elles doivent être 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 constructeurs à faible volume ou aux difficultés financières;
- d)** des normes et des justifications de conformité de toute autorité autre que l'EPA.

DORS/2014-207, art. 1; DORS/2015-186, art. 53.

Vente au Canada et aux États-Unis

1.1 Pour l'application du présent règlement, les véhicules 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 de l'année de modèle en cause du même groupe d'essai est mis en vente aux États-Unis au cours des trois cent soixante-cinq jours précédant :

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

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

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

(ii) if the day referred to in subparagraph (i) is not known, the day on which the main assembly of the vehicle was completed.

SOR/2015-186, s. 54.

Purpose

Purpose

2 The purpose of these Regulations is to reduce greenhouse gas emissions from passenger automobiles and light trucks 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 for the purposes of section 149 of the Act;

(b) requirements respecting the conformity of passenger automobiles and light trucks with greenhouse gas emission standards for the purposes of section 153 of the Act;

(c) requirements respecting the conformity of fleets of passenger automobiles and light trucks with 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 vehicle does not include January 1 of a calendar year, correspond to the calendar year during which the period of production falls; or

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

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

(ii) dans les autres cas, la date de la fin de l'assemblage principal du véhicule.

DORS/2015-186, art. 54.

Objet

Objet

2 Le présent règlement a pour objet la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des automobiles à passagers et des camions légers 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 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 automobiles à passagers et des camions légers aux normes d'émissions de gaz à effet de serre;

c) énonce des exigences concernant la conformité des parcs d'automobiles à passagers et de camions légers aux normes d'émissions de gaz à effet de serre et d'autres exigences pour l'application de la section 5 de la partie 7 de la Loi;

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 constructeur à titre d'année de modèle correspond :

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

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

Production period

(2) The period of production of a model of vehicle must include only one January 1.

Prescribed Classes of Vehicles

Classes

5 (1) In these Regulations, subject to subsection (2), the following classes of vehicles are prescribed for the purposes of the definition **vehicle** in section 149 of the Act:

- (a)** passenger automobiles; and
- (b)** light trucks.

Exclusion

(2) The prescribed classes of vehicles referred to in subsection (1) do not include any vehicle that is being exported and that is accompanied by written evidence establishing that it will not be sold or used in Canada.

Transportation within Canada

(3) 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, except any vehicle that will be used in Canada solely for purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing.

National Emissions Mark

Application

6 (1) Any company that intends to apply the national emissions mark set out in Schedule 2 to the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* to a vehicle must apply to the Minister for authorization in accordance with subsection 7(2) of those Regulations.

Exception

(2) Subsection (1) does not apply to any company that, since September 23, 2010 or an earlier date, has been authorized to apply the national emissions mark to a vehicle under the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

SOR/2014-207, s. 2; SOR/2018-98, s. 73.

b) dans le cas où la période de production du modèle de véhicule 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 ne peut comprendre qu'un seul 1^{er} janvier.

Catégories de véhicules

Catégories

5 (1) Dans le présent règlement et sous réserve du paragraphe (2), 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 automobiles à passagers;
- b)** les camions légers.

Exceptions

(2) Les catégories de véhicules prévues au paragraphe (1) ne comprennent pas les véhicules destinés à être exportés, s'ils sont accompagnés d'une preuve écrite attestant qu'ils ne seront pas utilisés ou vendus au Canada.

Transport au Canada

(3) 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.

Marque nationale

Demande d'autorisation

6 (1) L'entreprise qui prévoit apposer la marque nationale prévue à l'annexe 2 du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* sur un véhicule doit présenter une demande d'autorisation au ministre à cette fin conformément au paragraphe 7(2) de ce règlement.

Exception

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'entreprise qui, depuis le 23 septembre 2010 ou une date antérieure, est autorisée à apposer une marque nationale sur des véhicules en vertu du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

DORS/2014-207, art. 2; DORS/2018-98, art. 73.

National emissions mark

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

Greenhouse Gas Emission Standards

General

Definition of fleet

8 (1) In subsection 10(2) and sections 13 to 40, **fleet** refers to

(a) all passenger automobiles or all light trucks of a specific model year that a company manufactures in Canada or imports into Canada for the purpose of sale of those vehicles to the first retail purchaser; or

(b) if a company makes an election under section 24, all passenger automobiles or all light trucks of a specific model year that a company manufactures in Canada or imports into Canada for the purpose of sale of those vehicles to the first retail purchaser that have not been included in the temporary optional fleet created under section 24 for that model year.

Exclusions

(2) Despite subsection (1), a company may, for the purposes of sections 13 to 40, elect to exclude from its fleets and its temporary optional fleets any of the following:

(a) the passenger automobiles or light trucks that it manufactures and that will be used in Canada solely for the purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing, if it reports its election to exclude those vehicles in its end of model year report;

(b) the passenger automobiles or light trucks that it imports into Canada solely for the purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing, if it makes a declaration in accordance with section 41 of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* and reports its election to exclude those vehicles in its end of model year report.

Fleets of the 2011 model year

(3) A company's fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2011 model year does not include vehicles that were manufactured before September 23, 2010,

Marque nationale

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

Normes d'émissions de gaz à effet de serre

Dispositions générales

Définition de parc

8 (1) Au paragraphe 10(2) et aux articles 13 à 40, **parc** vise :

a) soit l'ensemble des automobiles à passagers ou l'ensemble des camions légers d'une année de modèle donnée qui sont construits ou importés au Canada par une entreprise et qui sont destinés à la vente au premier usager;

b) soit, si l'entreprise choisit de se prévaloir de l'article 24, l'ensemble des automobiles à passagers ou l'ensemble des camions légers d'une année de modèle donnée qui sont construits ou importés au Canada par une entreprise et qui sont destinés à la vente au premier usager, mais qui ne sont pas inclus dans le parc optionnel provisoire constitué aux termes de cet article pour cette année de modèle.

Exclusions

(2) Malgré le paragraphe (1), l'entreprise peut, pour l'application des articles 13 à 40, choisir d'exclure de ses parcs et parcs optionnels provisoires :

a) les automobiles à passagers ou les camions légers qu'elle construit 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 automobiles à passagers ou les camions légers qu'elle importe et qui sont destinés à être utilisés à ces fins, si elle présente une déclaration conforme à l'article 41 du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leur moteurs* et fait mention de son choix de les exclure dans son rapport de fin d'année de modèle.

Parcs de l'année de modèle 2011

(3) Les parcs d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2011 d'une entreprise ne comprennent que les véhicules construits à compter du

unless the company elects to include all of its passenger automobiles or light trucks of the 2011 model year in the fleet in question and reports that election in its end of model year report.

Emergency vehicles

(4) Despite subsection (1), a company may, for the purposes of sections 10, 13 to 31 and 33 to 40, elect to exclude emergency vehicles from its fleets and its temporary optional fleets of passenger automobiles and light trucks of the model year corresponding to the year during which this subsection comes into force and any subsequent model year, if it reports that election in its end of model year report for that model year.

SOR/2014-207, s. 3.

Emission Control Systems

On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations

9 (1) An emission control system that is installed in a vehicle to enable it to conform to the standards set out in these Regulations must be in conformity with subsection 11(1) of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

Defeat device

(2) A vehicle 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 section 11.

Exception — emergency vehicle or fire fighting vehicle

(4) Despite subsection (2), an emergency vehicle or fire fighting vehicle may be equipped with a defeat device if the device is one that is activated during emergency response operations to maintain speed, torque or power in either of the following circumstances:

- (a)** the emission control system is in an abnormal state; or
- (b)** the device acts to maintain the emission control system in a normal state.

SOR/2014-207, s. 4; SOR/2015-186, s. 55.

23 septembre 2010, sauf si elle choisit d'y inclure l'ensemble de ses automobiles à passagers ou de ses camions légers de l'année de modèle 2011 et fait mention de ce choix dans son rapport de fin d'année de modèle.

Véhicules d'urgence

(4) Malgré le paragraphe (1), l'entreprise peut, pour l'application des articles 10, 13 à 31 et 33 à 40, choisir d'exclure de ses parcs et de ses parcs optionnels provisoires d'automobiles à passagers et de camions légers de l'année de modèle en cours à la date d'entrée en vigueur du présent paragraphe ou d'une année de modèle ultérieure les véhicules d'urgence si elle fait mention de ce choix dans son rapport de fin d'année de modèle pour cette année de modèle.

DORS/2014-207, art. 3.

Système antipollution

Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs

9 (1) Le système antipollution installé dans un véhicule pour que celui-ci 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 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 visées sont celles mentionnées à l'article 11.

Exception — véhicules d'urgence et véhicules d'incendie

(4) Malgré le paragraphe (2), les véhicules d'urgence ou les véhicules d'incendie peuvent être dotés d'un dispositif de mise en échec si celui-ci est activé afin de maintenir la vitesse, le couple ou la puissance lors d'une intervention d'urgence :

- a)** dans le cas où le système antipollution est dans un état anormal;
- b)** dans le cas où le dispositif fonctionne pour conserver l'état normal du système antipollution.

DORS/2014-207, art. 4; DORS/2015-186, art. 55.

Standards for Passenger Automobiles and Light Trucks

Nitrous oxide and methane emission standards

10 (1) Subject to subsection (2) and section 12, passenger automobiles and light trucks of the 2012 model year or a subsequent model year must conform to the following exhaust emission standards for nitrous oxide (N₂O) and methane (CH₄) for the applicable model year:

- (a) the standards for nitrous oxide (N₂O) and methane (CH₄) set out in section 1818(f)(1) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR;
- (b) the standards for nitrous oxide (N₂O) set out in section 1818(f)(1) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR and the alternative standards for methane (CH₄) determined in accordance with section 1818(f)(3) of that subpart;
- (c) the alternative standards for nitrous oxide (N₂O) determined in accordance with section 1818(f)(3) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR and the standards for methane (CH₄) set out in section 1818(f)(1) of that subpart; or
- (d) the alternative standards for nitrous oxide (N₂O) and methane (CH₄) determined in accordance with section 1818(f)(3) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

Fleet emission calculation

(2) Instead of complying with subsection (1), a company may elect to include the exhaust emissions of nitrous oxide (N₂O) and methane (CH₄) of its passenger automobiles and light trucks of a model year when calculating their carbon-related exhaust emission value as set out in subsection 18.1(2) in respect of each of its fleets of that model year.

Election applicable to all models

(3) A company that makes an election under subsection (2) must ensure that it applies to all models of passenger automobiles and light trucks that it manufactures or imports.

SOR/2014-207, ss. 5, 23.

Normes applicables aux automobiles à passagers et aux camions légers

Normes d'émissions — oxyde nitreux et méthane

10 (1) Sous réserve du paragraphe (2) et de l'article 12, les automobiles à passagers et les camions légers de l'année de modèle 2012 ou d'une année de modèle ultérieure doivent être conformes aux normes d'émissions de gaz d'échappement d'oxyde nitreux (N₂O) et de méthane (CH₄) ci-après pour l'année de modèle en cause :

- a) soit les normes visant l'oxyde nitreux (N₂O) et le méthane (CH₄) prévues à l'article 1818(f)(1) de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR;
- b) soit les normes visant l'oxyde nitreux (N₂O) prévues à l'article 1818(f)(1) de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et les normes de rechange visant le méthane (CH₄) déterminées conformément à l'article 1818(f)(3) de cette sous-partie;
- c) soit les normes de rechange visant l'oxyde nitreux (N₂O) déterminées conformément à l'article 1818(f)(3) de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et les normes visant le méthane (CH₄) prévues à l'article 1818(f)(1) de cette sous-partie;
- d) soit les normes de rechange visant l'oxyde nitreux (N₂O) et le méthane (CH₄) déterminées conformément à l'article 1818(f)(3) de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR.

Calcul de la valeur des émissions pour le parc

(2) Au lieu de se conformer au paragraphe (1), l'entreprise peut choisir d'inclure les émissions de gaz d'échappement d'oxyde nitreux (N₂O) et de méthane (CH₄) de ses automobiles à passagers et de ses camions légers d'une année de modèle dans le calcul de la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone prévu au paragraphe 18.1(2) pour chacun de ses parcs de cette année de modèle.

Choix applicable à tous les modèles

(3) L'entreprise qui choisit de se prévaloir du paragraphe (2) doit appliquer ce choix à tous les modèles d'automobiles à passagers et de camions légers qu'elle construit ou importe.

DORS/2014-207, art. 5 et 23.

Interpretation of standards

11 The standards referred to in section 10 are the certification and in-use standards for the applicable useful life, taking into account the test procedures, fuels and calculation methods set out for those standards in subpart B of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86 of the CFR and in subpart B of Title 40, chapter I, subchapter Q, part 600, of the CFR.

SOR/2014-207, s. 6.

EPA certificate

12 (1) Every vehicle of a specific model year that is covered by an EPA certificate and that bears the label referred to in paragraph 36(1)(d) must conform to, instead of the standards set out in sections 9 and 10, the certification and in-use standards referred to in the EPA certificate.

Subsection 153(3) of the Act

(2) For the purposes of subsection 153(3) of the Act, the provisions of the CFR that are applicable to a vehicle referred to in subsection (1), pursuant to the EPA certificate, correspond to the certification and in-use standards referred to in subsection (1).

EPA

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

SOR/2015-186, s. 56.

Fleet Averaging Requirements

General

Requirements respecting CO₂ equivalent emissions

13 Subject to sections 14, 20 and 21, a company must ensure that the fleet average CO₂ equivalent emission value for each fleet of its passenger automobiles and fleet of its light trucks of the 2011 and subsequent model years does not exceed the applicable fleet average CO₂ equivalent emission standard for the model year in question.

Non application of the standards respecting CO₂ equivalent emissions

14 (1) A company that manufactured or imported at least one passenger automobile or light truck but in total not more than 749 passenger automobiles and light trucks of either the 2008 or 2009 model years for sale in Canada is not subject to sections 13 and 17 to 20 for vehicles of the 2012 model year or a subsequent model year if

Interprétation des normes

11 Les normes visées à l'article 10 sont les normes d'homologation et d'utilisation pour la durée de vie utile applicable, compte tenu des méthodes d'essai, des carburants et des méthodes de calcul qui sont prévus à leur égard à la sous-partie B de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et à la sous-partie B de la partie 600, section de chapitre Q, chapitre I, titre 40 du CFR.

DORS/2014-207, art. 6.

Certificat de l'EPA

12 (1) Les véhicules d'une année de modèle donnée qui sont visés par un certificat de l'EPA et qui portent l'étiquette américaine d'information visée à l'alinéa 36(1)d) doivent, au lieu d'être conformes aux normes visées aux articles 9 et 10, être conformes aux normes d'homologation et d'utilisation visées par le certificat.

Paragraphe 153(3) de la Loi

(2) Pour l'application du paragraphe 153(3) de la Loi, les dispositions du CFR qui sont applicables à un véhicule 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

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

DORS/2015-186, art. 56.

Exigences relatives aux parcs

Dispositions générales

Exigences relatives aux émissions d'équivalent CO₂

13 Sous réserve des articles 14, 20 et 21, l'entreprise doit veiller à ce que la valeur moyenne d'émissions d'équivalent CO₂ de son parc d'automobiles à passagers et de son parc de camions légers pour l'année de modèle 2011 ou une année de modèle ultérieure ne dépasse pas la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂ applicable au parc de véhicules pour l'année de modèle en cause.

Non-application des normes relatives aux émissions d'équivalent CO₂

14 (1) L'entreprise qui a construit ou importé au moins une automobile à passagers ou un camion léger, mais, au total, au plus 749 automobiles à passagers et camions légers pour l'une ou l'autre des années de modèle 2008 ou 2009 en vue de les vendre au Canada n'est pas tenue de se conformer aux articles 13 et 17 à 20 pour les véhicules de

(a) the average number of passenger automobiles and light trucks that were manufactured or imported by the company for sale in Canada is less than 750 for the three consecutive model years preceding the model year that is one year before the model year in question; and

(b) the company submits a declaration as set out in section 35.

New companies — 2017 model year and subsequent model years

(1.1) A company that did not manufacture or import any passenger automobiles or light trucks of the 2011 to 2016 model years for sale in Canada during the 2010 to 2016 calendar years is not subject to sections 13 and 17 to 20 for vehicles of the 2017 model year or a subsequent model year if the company submits a declaration as set out in section 35 and

(a) in the case of the first model year for which the company manufactures or imports passenger automobiles or light trucks for sale in Canada, the company manufactures or imports in total less than 750 passenger automobiles and light trucks;

(b) in the case of the second model year for which the company manufactures or imports passenger automobiles or light trucks for sale in Canada, the company manufactures or imports in total less than 750 passenger automobiles and light trucks;

(c) in the case of the third model year for which the company manufactures or imports passenger automobiles or light trucks for sale in Canada, the company manufactures or imports in total less than 750 passenger automobiles and light trucks; and

(d) in the case of any subsequent model year, the average number of passenger automobiles and light trucks that are or were manufactured or imported by the company for sale in Canada for that model year and for the two preceding model years is less than 750.

Conditions

(2) If, for the three consecutive model years preceding the model year in question, the average number of passenger automobiles and light trucks that were manufactured or imported by a company for sale in Canada is equal to or greater than 750 — other than by reason of the company purchasing another company — the company

l'année de modèle 2012 ou d'une année de modèle ultérieure si les conditions suivantes sont réunies :

a) l'entreprise a construit ou importé, en vue de les vendre au Canada, un nombre moyen d'automobiles à passagers et de camions légers des trois années de modèle consécutives précédant l'année de modèle qui précède l'année de modèle en cause qui est inférieur à 750;

b) l'entreprise fournit la déclaration prévue à l'article 35.

Nouvelles entreprises — année de modèle 2017 et années de modèle ultérieures

(1.1) L'entreprise qui n'a construit ou importé aucune automobile à passagers ni aucun camion léger des années de modèle 2011 à 2016 en vue de les vendre au Canada au cours des années civiles 2010 à 2016 n'est pas tenue de se conformer aux articles 13 et 17 à 20 pour les véhicules de l'année de modèle 2017 ou d'une année de modèle ultérieure si elle fournit la déclaration prévue à l'article 35 et si :

a) dans le cas de la première année de modèle pour laquelle elle construit ou importe des automobiles à passagers ou des camions légers en vue de les vendre au Canada, elle en construit ou importe au total moins de 750;

b) dans le cas de la deuxième année de modèle pour laquelle elle construit ou importe des automobiles à passagers ou des camions légers en vue de les vendre au Canada, elle en construit ou importe au total moins de 750;

c) dans le cas de la troisième année de modèle pour laquelle elle construit ou importe des automobiles à passagers ou des camions légers en vue de les vendre au Canada, elle en construit ou importe au total moins de 750;

d) dans le cas de toute autre année de modèle ultérieure, le nombre moyen d'automobiles à passagers et de camions légers qu'elle construit ou importe pour cette année de modèle et qu'elle a construits ou importés pour les deux années de modèles antérieures, en vue de les vendre au Canada, est moins de 750.

Conditions

(2) Si le nombre moyen d'automobiles à passagers et de camions légers des trois années de modèle consécutives précédant l'année de modèle en cause construits ou importés par l'entreprise en vue de les vendre au Canada est égal ou supérieur à 750 — pour une raison autre que l'acquisition par l'entreprise d'une autre entreprise —,

becomes subject to sections 13, 17 to 20 and 33 for its passenger automobiles and light trucks of the following model year:

- (a) if that average number is less than 7,500, that of the second model year after the last model year used to establish the average number; or
- (b) if that average number is equal to or greater than 7,500, that of the model year after the last model year used to establish the average number.

SOR/2014-207, s. 7.

Rounding — general

15 (1) If any of the calculations in these Regulations, except for those in paragraphs 17(4)(b) and (5)(b), subsections 17(6) and (7), section 18, subsections 18.1(1), (2), (5) and (10), sections 18.2 and 18.3 and subsection 18.4(1), results in a number that is not a whole number, the number must be rounded to the nearest whole number in accordance with section 6 of the ASTM International method ASTM E 29-93a, entitled *Standard Practice for Using Significant Digits in Test Data to Determine Conformance with Specifications*.

Rounding — nearest tenth of a unit

(2) If any of the calculations in paragraphs 17(4)(b) and (5)(b), subsections 17(6) and (7), section 18, subsections 18.1(1), (2), (5) and (10), sections 18.2 and 18.3 or subsection 18.4(1) results in a number that is not a whole number, the number must be rounded to the nearest tenth of a unit.

SOR/2014-207, s. 8.

Fleet Average CO₂ Equivalent Emission Standards

Calculation of fleet average CO₂ equivalent emission standard for the 2011 model year

16 (1) A company must calculate the fleet average CO₂ equivalent emission standard, expressed in grams of CO₂ equivalent per mile, in respect of its fleet of passenger automobiles and its fleet of light trucks of the 2011 model year, by dividing 8,887 by the following:

- (a) in the case of passenger automobiles, the manufacturer specific passenger automobile fuel economy level for the 2011 model year determined in accordance with section 5(b) of Title 49, subtitle B, chapter V, part 531, of the CFR, applicable to that model year; and

l'entreprise devient assujettie aux articles 13, 17 à 20 et 33, à l'égard de ses automobiles à passagers et camions légers de l'année de modèle ci-après :

- a) si ce nombre moyen est inférieur à 7 500, ceux de la deuxième année de modèle postérieure à la dernière année de modèle prise en compte pour l'établissement de ce nombre;
- b) si ce nombre moyen est égal ou supérieur à 7 500, ceux de l'année de modèle postérieure à la dernière année de modèle prise en compte pour l'établissement de ce nombre.

DORS/2014-207, art. 7.

Arrondissement — général

15 (1) Dans les calculs prévus au présent règlement, sauf ceux visés aux alinéas 17(4)b) et (5)b), aux paragraphes 17(6) et (7), à l'article 18, aux paragraphes 18.1(1), (2), (5) et (10), aux articles 18.2 et 18.3 et au paragraphe 18.4(1), les résultats sont arrondis à l'unité la plus proche, conformément à l'article 6 de la méthode ASTM E 29-93a de l'ASTM International intitulée *Standard Practice for Using Significant Digits in Test Data to Determine Conformance with Specifications*.

Arrondissement — dixième d'unité le plus proche

(2) Dans les calculs prévus aux alinéas 17(4)b) et (5)b), aux paragraphes 17(6) et (7), à l'article 18, aux paragraphes 18.1(1), (2), (5) et (10), aux articles 18.2 et 18.3 et au paragraphe 18.4(1), les résultats sont arrondis au dixième d'unité le plus proche.

DORS/2014-207, art. 8.

Norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂

Calcul de la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂ pour l'année de modèle 2011

16 (1) L'entreprise calcule la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂, exprimée en grammes d'équivalent CO₂ par mille, pour son parc d'automobiles à passagers et son parc de camions légers de l'année de modèle 2011 de la façon suivante :

- a) pour le parc d'automobiles à passagers, en divisant 8 887 par le niveau d'économie de carburant calculé pour les automobiles à passagers pour l'année de modèle 2011 conformément à l'article 5(b) de la partie 531, chapitre V, sous-titre B, titre 49, du CFR applicable à cette année de modèle;

(b) in the case of light trucks, the manufacturer specific light truck fuel economy level for the 2011 model year determined in accordance with section 5(a) of Title 49, subtitle B, chapter V, part 533, of the CFR, applicable to that model year.

Modification

(2) For the purposes of subsection (1), the equation in Figure 1 set out in section 5 of parts 531 and 533 of Title 49, subtitle B, chapter V, of the CFR, is modified as follows:

- (a)** “N” is the total number of passenger automobiles or light trucks in the fleet;
- (b)** “N_i” is the number of passenger automobiles or light trucks in each group “i” in the fleet; and
- (c)** “i” is a group of passenger automobiles or light trucks of the same model type and that have the same footprint.

Group

17 (1) For the purposes of this section, passenger automobiles or light trucks of the same model type and that have the same footprint constitute a group.

(2) [Repealed, SOR/2014-207, s. 9]

Calculation of fleet average CO₂ equivalent emission standard for 2012 and subsequent model years

(3) Subject to sections 24 and 28.1, a company must calculate the fleet average CO₂ equivalent emission standard for its fleet of passenger automobiles and its fleet of light trucks of the 2012 model year and subsequent model years in accordance with the following formula:

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

where

- A** is the CO₂ emission target value for each group of passenger automobiles or light trucks, determined in accordance with subsection (4), (5), (6) or (7), as the case may be, and expressed in grams of CO₂ per mile;
- B** is the number of passenger automobiles or light trucks in the group in question; and
- C** is the total number of passenger automobiles or light trucks in the fleet.

b) pour le parc de camions légers, en divisant 8 887 par le niveau d'économie de carburant calculé pour les camions légers pour l'année de modèle 2011 conformément à l'article 5(a) de la partie 533, chapitre V, sous-titre B, titre 49, du CFR applicable à cette année de modèle.

Modifications

(2) Pour l'application du paragraphe (1), l'équation prévue à la figure 1 de l'article 5 des parties 531 et 533, chapitre V, sous-titre B, titre 49, du CFR est modifiée de la façon suivante :

- a)** la valeur N correspond au nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc;
- b)** la valeur N_i correspond au nombre d'automobiles à passagers ou de camions légers pour chaque groupe « i » dans le parc;
- c)** la donnée « i » représente un groupe d'automobiles à passagers ou de camions légers d'un même type de modèle possédant la même empreinte.

Groupe

17 (1) Pour l'application du présent article, les automobiles à passagers et les camions légers d'un même type de modèle possédant la même empreinte constituent un groupe.

(2) [Abrogé, DORS/2014-207, art. 9]

Calcul de la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂ pour l'année de modèle 2012 et les années de modèle ultérieures

(3) Sous réserve des articles 24 et 28.1, l'entreprise calcule la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂ pour son parc d'automobiles à passagers et son parc de camions légers de l'année de modèle 2012 et des années de modèle ultérieures selon la formule suivante :

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

où :

- A** représente la valeur cible d'émissions de CO₂ déterminée conformément aux paragraphes (4), (5), (6) ou (7), selon le cas, pour chaque groupe d'automobiles à passagers ou de camions légers et exprimée en grammes de CO₂ par mille;
- B** le nombre d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le groupe en cause;
- C** le nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc.

Targets — passenger automobiles of the 2012 to 2016 model years

(4) For fleets of the 2012 to 2016 models years, the CO₂ emission target value applicable to a group of passenger automobiles of a given model year corresponds to the following:

(a) in the case of each group with a footprint that is less than or equal to 3.8 m² (41 square feet), the CO₂ emission target value is as set out in the following table for the model year in question:

Item	Column 1 Model Year	Column 2 CO ₂ Emission Target Value (grams/mile)
1	2012	244.0
2	2013	237.0
3	2014	228.0
4	2015	217.0
5	2016	206.0

(b) in the case of each group with a footprint that is greater than 3.8 m² (41 square feet) and less than or equal to 5.2 m² (56 square feet), the CO₂ emission target value is to be calculated using the following formula:

$$(4.72 \times f) + b$$

where

- f** is the footprint of the group, expressed in square feet, and
- b** is the value set out in the following table for the model year in question:

Item	Column 1 Model Year	Column 2 b
1	2012	50.5
2	2013	43.3
3	2014	34.8
4	2015	23.4
5	2016	12.7

Valeurs cibles — automobiles à passagers des années de modèle 2012 à 2016

(4) Pour les parcs des années de modèle 2012 à 2016, la valeur cible d'émissions de CO₂ applicable à un groupe d'automobiles à passagers d'une année de modèle donnée correspond à ce qui suit :

a) pour chaque groupe dont l'empreinte est inférieure ou égale à 3,8 m² (41 pieds carrés), la valeur cible des émissions de CO₂ qui figure au tableau ci-après pour l'année de modèle en cause :

Article	Colonne 1 Année de modèle	Colonne 2 Valeur cible des émissions de CO ₂ (grammes/mille)
1	2012	244,0
2	2013	237,0
3	2014	228,0
4	2015	217,0
5	2016	206,0

b) pour chaque groupe dont l'empreinte est supérieure à 3,8 m² (41 pieds carrés) et inférieure ou égale à 5,2 m² (56 pieds carrés), la valeur cible des émissions de CO₂ déterminée selon la formule suivante :

$$(4,72 \times f) + b$$

où :

- f** représente l'empreinte du groupe, exprimée en pieds carrés,
- b** la valeur applicable à l'année de modèle selon le tableau ci-après :

Article	Colonne 1 Année de modèle	Colonne 2 b
1	2012	50,5
2	2013	43,3
3	2014	34,8
4	2015	23,4
5	2016	12,7

Section 17

Article 17

(c) in the case of each group with a footprint that is greater than 5.2 m² (56 square feet), the CO₂ emission target value is as set out in the following table for the model year in question:

Item	Column 1 Model Year	Column 2 CO ₂ Emission Target Value (grams/mile)
1	2012	315.0
2	2013	307.0
3	2014	299.0
4	2015	288.0
5	2016	277.0

Targets – light trucks of the 2012 to 2016 model years

(5) For fleets of the 2012 to 2016 model years, the CO₂ emission target value applicable to a group of light trucks of a given model year corresponds to the following:

(a) in the case of each group with a footprint that is less than or equal to 3.8 m² (41 square feet), the CO₂ emission target value is as set out in the following table for the model year in question:

Item	Column 1 Model Year	Column 2 CO ₂ Emission Target Value (grams/mile)
1	2012	294.0
2	2013	284.0
3	2014	275.0
4	2015	261.0
5	2016	247.0

(b) in the case of each group with a footprint that is greater than 3.8 m² (41 square feet) and less than or equal to 6.1 m² (66 square feet), the CO₂ emission target value is to be calculated using the following formula:

$$(4.04 \times f) + b$$

where

c) pour chaque groupe dont l’empreinte est supérieure à 5,2 m² (56 pieds carrés), la valeur cible des émissions de CO₂ qui figure au tableau ci-après pour l’année de modèle en cause :

Article	Colonne 1 Année de modèle	Colonne 2 Valeur cible des émissions de CO ₂ (grammes/mille)
1	2012	315,0
2	2013	307,0
3	2014	299,0
4	2015	288,0
5	2016	277,0

Valeurs cibles – camions légers des années de modèle 2012 à 2016

(5) Pour les parcs des années de modèle 2012 à 2016, la valeur cible d’émissions de CO₂ applicable à un groupe de camions légers d’une année de modèle donnée correspond à ce qui suit :

a) pour chaque groupe dont l’empreinte est inférieure ou égale à 3,8 m² (41 pieds carrés), la valeur cible des émissions de CO₂ qui figure au tableau ci-après pour l’année de modèle en cause :

Article	Colonne 1 Année de modèle	Colonne 2 Valeur cible des émissions de CO ₂ (grammes/mille)
1	2012	294,0
2	2013	284,0
3	2014	275,0
4	2015	261,0
5	2016	247,0

b) pour chaque groupe dont l’empreinte est supérieure à 3,8 m² (41 pieds carrés) et inférieure ou égale à 6,1 m² (66 pieds carrés), la valeur cible des émissions de CO₂ déterminée selon la formule suivante :

$$(4,04 \times f) + b$$

où :

f représente l’empreinte du groupe, exprimée en pieds carrés,

Section 17

Article 17

- f** is the footprint of the group, expressed in square feet, and
- b** is the value set out in the following table for the model year in question:

	Column 1	Column 2
Item	Model Year	b
1	2012	128.6
2	2013	118.7
3	2014	109.4
4	2015	95.1
5	2016	81.1

(c) in the case of each group with a footprint that is greater than 6.1 m² (66 square feet), the CO₂ emission target value is as set out in the following table for the model year in question:

	Column 1	Column 2
Item	Model Year	CO ₂ Emission Target Value (grams/mile)
1	2012	395.0
2	2013	385.0
3	2014	376.0
4	2015	362.0
5	2016	348.0

Targets — passenger automobiles of the 2017 model year and subsequent model years

(6) The CO₂ emission target value applicable to a given group of passenger automobiles of the 2017 model year and subsequent model years corresponds to the value determined for that group in accordance with section 1818(c)(2)(i) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

Targets — light trucks of the 2017 model year and subsequent model years

(7) The CO₂ emission target value applicable to a given group of light trucks of the 2017 model year and subsequent model years corresponds to the value determined for that group in accordance with section 1818(c)(3)(i) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

SOR/2014-207, s. 9.

- b** la valeur applicable à l'année de modèle selon le tableau ci-après :

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Année de modèle	b
1	2012	128,6
2	2013	118,7
3	2014	109,4
4	2015	95,1
5	2016	81,1

c) pour chaque groupe dont l'empreinte est supérieure à 6,1 m² (66 pieds carrés), la valeur cible des émissions de CO₂ qui figure au tableau ci-après pour l'année de modèle en cause :

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Année de modèle	Valeur cible des émissions de CO ₂ (grammes/mille)
1	2012	395,0
2	2013	385,0
3	2014	376,0
4	2015	362,0
5	2016	348,0

Valeurs cibles — automobiles à passagers de l'année de modèle 2017 et des années de modèle ultérieures

(6) La valeur cible d'émissions de CO₂ applicable à un groupe donné d'automobiles à passagers de l'année de modèle 2017 et des années de modèle ultérieures correspond à la valeur déterminée pour ce groupe conformément à l'article 1818(c)(2)(i) de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR.

Valeurs cibles — camions légers de l'année de modèle 2017 et des années de modèle ultérieures

(7) La valeur cible d'émissions de CO₂ applicable à un groupe donné de camions légers de l'année de modèle 2017 et des années de modèle ultérieures correspond à la valeur déterminée pour ce groupe conformément à l'article 1818(c)(3)(i) de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR.

DORS/2014-207, art. 9.

Calculation of Fleet Average CO₂ Equivalent Emission Values

Fleet average CO₂ equivalent emission value

18 A company must calculate the fleet average CO₂ equivalent emission value for its fleet of passenger automobiles and its fleet of light trucks of the 2011 model year and subsequent model years in accordance with the following formula:

$$D - E - F - G - H$$

where

- D** is the fleet average carbon-related exhaust emission value for each fleet, calculated in accordance with subsections 18.1(1) and (2), taking into account subsections 18.1(6) and (7);
- E** is the allowance for the reduction of air conditioning refrigerant leakage, calculated in accordance with subsection 18.2(1);
- F** is the allowance for the improvement of air conditioning system efficiency, calculated in accordance with subsection 18.2(2);
- G** is the allowance for the use of innovative technologies that result in a measurable CO₂ emission reduction, which corresponds to the sum of the allowances calculated in accordance with subsections 18.3(1) or (3), and (5); and
- H** is the CO₂ allowance for full-size pick-up trucks, calculated in accordance with subsection 18.4(1).

SOR/2014-207, s. 10.

Fleet average carbon-related exhaust emission value for the 2011 model year

18.1 (1) The fleet average carbon-related exhaust emission value for the 2011 model year, expressed in grams of CO₂ equivalent per mile, is calculated by dividing 8,887 by the company's fleet average fuel economy for that model year calculated in accordance with the following formula:

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

where

- A** is the fuel economy level for each model type, expressed in miles per gallon, determined in accordance with the following provisions, taking into account subsection 19(2):
 - (a)** in the case of advanced technology vehicles, the provisions of section 208 of Title 40, chapter I, part 600, subpart C, of the CFR, for the model year in question, or

Calcul des valeurs moyennes des émissions d'équivalent CO₂

Valeur moyenne des émissions d'équivalent CO₂

18 L'entreprise calcule la valeur moyenne des émissions d'équivalent CO₂ pour son parc d'automobiles à passagers et son parc de camions légers de l'année de modèle 2011 et des années de modèle ultérieures selon la formule suivante :

$$D - E - F - G - H$$

où :

- D** représente la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour chaque parc, calculée conformément aux paragraphes 18.1(1) et (2), compte tenu des paragraphes 18.1(6) et (7);
- E** l'allocation pour la réduction des fuites de frigorigènes provenant du système de climatisation, calculée conformément au paragraphe 18.2(1);
- F** l'allocation pour l'amélioration de l'efficacité du système de climatisation, calculée conformément au paragraphe 18.2(2);
- G** l'allocation pour l'utilisation de technologies innovatrices qui entraînent une réduction quantifiable des émissions de CO₂, qui est égale à la somme des allocations calculées conformément aux paragraphes 18.3(1) ou (3), et (5);
- H** l'allocation de CO₂ pour les grosses camionnettes, calculée conformément au paragraphe 18.4(1).

DORS/2014-207, art. 10.

Valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone — année de modèle 2011

18.1 (1) La valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone, exprimée en grammes d'équivalent CO₂ par mille, pour le parc de l'entreprise de l'année de modèle 2011 est calculée par division de 8 887 par l'économie de carburant du parc pour cette année de modèle, calculée selon la formule suivante :

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

où :

- A** représente l'économie de carburant déterminée conformément aux dispositions ci-après, compte tenu du paragraphe 19(2), pour chaque type de modèle, exprimée en milles par gallon :
 - a)** dans le cas des véhicules à technologie de pointe, l'article 208 de la sous-partie C de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR pour l'année de modèle en cause;

(b) in all other cases, the provisions of section 510(c)(2) of Title 40, chapter I, part 600, subpart F, of the CFR, for the model year in question;

- B** is the number of vehicles of the model type in question in the fleet; and
- C** is the total number of vehicles in the fleet.

Fleet average carbon-related exhaust emission value for 2012 and subsequent model years

(2) Subject to subsections (8) to (10), a company must calculate the fleet average carbon-related exhaust emission value for each of its fleets of the 2012 model year and subsequent model years using the following formula:

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

where

A is the following carbon-related exhaust emission value for each model type and includes, if an election is made under subsection 10(2), the exhaust emission for nitrous oxide (N₂O) and methane (CH₄):

(a) in the case of electric vehicles and fuel cell vehicles, 0 grams of CO₂ equivalent per mile,

(b) in the case of plug-in hybrid electric vehicles, the value determined in accordance with section 113(n)(2) of Title 40, chapter I, part 600, subpart B, of the CFR for the model year in question, taking into account subsection 19(2) and the following clarifications, and expressed in grams of CO₂ equivalent per mile:

(i) the value in respect of exhaust emissions is determined in accordance with section 510(j)(2) of Title 40, chapter I, part 600, subpart F, of the CFR, and

(ii) the equivalent value in respect of the electricity grid for the electricity that is used to recharge the energy storage system is equal to 0 grams of CO₂ equivalent per mile, or

(c) in all other cases, the value determined in accordance with section 510(j)(2) of Title 40, chapter I, part 600, subpart F, of the CFR, for the model year in question, taking into account subsection 19(2), and expressed in grams of CO₂ equivalent per mile;

- B** is the number of vehicles of the model type in question in the fleet; and
- C** is the total number of vehicles in the fleet.

b) dans tout autre cas, l'article 510(c)(2) de la sous-partie F de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR pour l'année de modèle en cause;

- B** le nombre de véhicules du type de modèle en cause dans le parc;
- C** le nombre total de véhicules dans le parc.

Valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone — année de modèle 2012 et années de modèle ultérieures

(2) Sous réserve des paragraphes (8) à (10), l'entreprise calcule la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour chacun de ses parcs de l'année de modèle 2012 et des années de modèle ultérieures selon la formule suivante :

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

où :

A représente la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone ci-après pour chaque type de modèle, comprenant, si le choix prévu au paragraphe 10(2) a été exercé, les émissions de gaz d'échappement d'oxyde nitreux (N₂O) et de méthane (CH₄) :

a) dans le cas des véhicules électriques et des véhicules à pile à combustible, 0 gramme d'équivalent CO₂ par mille;

b) dans le cas des véhicules électriques hybrides rechargeables, la valeur déterminée conformément à l'article 113(n)(2) de la sous-partie B de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR pour l'année de modèle en cause et compte tenu du paragraphe 19(2), eu égard aux précisions ci-après, et exprimée en grammes d'équivalent CO₂ par mille :

(i) la valeur qui est attribuable aux émissions de gaz d'échappement est déterminée conformément à l'article 510(j)(2) de la sous-partie F de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR,

(ii) la valeur équivalente qui est attribuable au réseau électrique pour l'électricité qui sert à recharger le système de stockage d'énergie est égale à 0 gramme d'équivalent CO₂ par mille;

c) dans tout autre cas, la valeur déterminée conformément à l'article 510(j)(2) de la sous-partie F de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR pour l'année de modèle en cause, compte tenu du paragraphe 19(2), et exprimée en grammes d'équivalent CO₂ par mille;

- B** le nombre de véhicules du type de modèle en cause dans le parc;

Advanced technology

(3) When calculating the fleet average carbon-related exhaust emission value in accordance with subsections (1) and (2) for fleets of the 2011 to 2016 model years, a company may, for the purposes of the descriptions of B and C in subsections (1) and (2), elect to multiply the number of advanced technology vehicles in its fleet by 1.2, if the company reports that election and indicates the number of credits obtained as a result of that election in its end of model year report.

Multiplier for certain vehicles

(4) Subject to subsection (5), when calculating the fleet average carbon-related exhaust emission value in accordance with subsection (2) for fleets of the 2017 to 2025 model years, a company may, for the purposes of the descriptions of B and C in subsection (2), elect to multiply the number of advanced technology vehicles, natural gas vehicles or natural gas dual fuel vehicles in its fleet by the number set out in the following table in respect of that type of vehicle for the model year in question, if the company reports that election and indicates the number of credits obtained as a result of that election and the number of vehicles in question in its end of model year report.

Column 1		Column 2	Column 3	Column 4
Item	Model Year	Electric Vehicle and Fuel Cell Vehicle Multiplier	Plug-in Hybrid Electric Vehicle Multiplier	Natural Gas Vehicle and Natural Gas Dual Fuel Vehicle Multiplier
1	2017	2.5	2.1	1.6
2	2018	2.5	2.1	1.6
3	2019	2.5	2.1	1.6
4	2020	2.25	1.95	1.45
5	2021	2.0	1.8	1.3
6	2022	1.5	1.3	1.0
7	2023	1.5	1.3	1.0
8	2024	1.5	1.3	1.0
9	2025	1.5	1.3	1.0

Requirement — plug-in hybrid electric vehicles

(5) A company may make an election under subsection (4) in respect of a plug-in hybrid electric vehicle of

C le nombre total de véhicules dans le parc.

Technologie de pointe

(3) Dans le calcul de la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone conformément aux paragraphes (1) et (2) pour les parcs des années de modèle 2011 à 2016, l'entreprise peut, pour l'application des éléments B et C de la formule figurant à ces paragraphes, choisir de multiplier par 1,2 le nombre de véhicules à technologie de pointe de son parc, si elle fait mention de ce choix et indique le nombre de points qui en découle dans son rapport de fin d'année de modèle.

Multiplicateur pour certains véhicules

(4) Sous réserve du paragraphe (5), dans le calcul de la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone conformément au paragraphe (2) pour les parcs des années de modèle 2017 à 2025, l'entreprise peut, pour l'application des éléments B et C de la formule figurant à ce paragraphe, choisir de multiplier le nombre de véhicules à technologie de pointe, de véhicules au gaz naturel ou de véhicules à gaz naturel à double carburant de son parc, par le nombre indiqué pour ces types de véhicules qui figure dans le tableau ci-après pour l'année de modèle en cause, si elle fait mention de ce choix et indique le nombre de points qui en découle et le nombre de véhicules en cause dans son rapport de fin d'année de modèle.

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Année de modèle	Multiplicateur des véhicules électriques et des véhicules à pile à combustible	Multiplicateur des véhicules électriques hybrides rechargeables	Multiplicateur des véhicules au gaz naturel et des véhicules à gaz naturel à double carburant
1	2017	2,5	2,1	1,6
2	2018	2,5	2,1	1,6
3	2019	2,5	2,1	1,6
4	2020	2,25	1,95	1,45
5	2021	2,0	1,8	1,3
6	2022	1,5	1,3	1,0
7	2023	1,5	1,3	1,0
8	2024	1,5	1,3	1,0
9	2025	1,5	1,3	1,0

Exigence — véhicules électriques hybrides rechargeables

(5) L'entreprise ne peut faire le choix prévu au paragraphe (4) relativement à un véhicule électrique hybride

the 2017 to 2025 model years only if the vehicle has an all-electric driving range equal to or greater than 16.4 km (10.2 miles) or an equivalent all-electric driving range equal to or greater than 16.4 km (10.2 miles). The all-electric driving range and the equivalent all-electric driving range are determined in accordance with section 1866(b)(2)(ii) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

Maximum decrease for dual fuel vehicles

(6) For the purposes of subsections (1) and (2) for fleets of the 2011 to 2015 model years, and for the purposes of section 29 for fleets of the 2008 to 2010 model years, if the fleet contains alcohol dual fuel vehicles or natural gas dual fuel vehicles, the fleet average carbon-related exhaust emission value is the greater of

(a) the fleet average carbon-related exhaust emission value calculated in accordance with subsections (1) and (2), and

(b) the fleet average carbon-related exhaust emission value calculated in accordance with subsections (1) and (2) with the assumption that all alcohol dual fuel vehicles and natural gas dual fuel vehicles operate exclusively on gasoline or diesel fuel, minus the applicable limit set out in section 510(i) of Title 40, chapter I, part 600, subpart F, of the CFR.

Alternative value

(7) For the purposes of section 510(j)(2)(vi) of Title 40, chapter I, part 600, subpart F, of the CFR, a company may use an alternative value for the weighting factor “F” if the company provides the Minister with evidence demonstrating that the alternative value is more representative of its fleet.

Maximum number — until 2016 model year

(8) For the purposes of paragraphs (a) and (b) of the description of A in subsection (2), a company must replace the carbon-related exhaust emission value, referred to in the description of A in that subsection, with the value determined under subsection (10) for all of the electric vehicles and plug-in hybrid electric vehicles in its fleets of the model year corresponding to the year during which this subsection comes into force, and subsequent model years until the 2016 model year, that are in excess of the following applicable maximum number of advanced technology vehicles:

rechargeable des années de modèle 2017 à 2025 que si celui-ci est doté d'une autonomie tout électrique égale ou supérieure à 16,4 km (10,2 milles) ou d'une autonomie tout électrique équivalente égale ou supérieure à 16,4 km (10,2 milles). L'autonomie tout électrique et l'autonomie tout électrique équivalente sont déterminées conformément à l'article 1866(b)(2)(ii) de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR.

Plafond pour les véhicules à double carburant

(6) Pour l'application des paragraphes (1) et (2) pour les parcs des années de modèle 2011 à 2015 ainsi que, pour l'application de l'article 29, pour les parcs des années de modèle 2008 à 2010, si un parc comporte des véhicules à alcool à double carburant ou des véhicules à gaz naturel à double carburant, la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour le parc est la plus élevée des valeurs suivantes :

a) la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour le parc, calculée conformément à ces paragraphes;

b) la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour le parc, calculée conformément à ces paragraphes à partir de l'hypothèse selon laquelle tous les véhicules à alcool à double carburant et les véhicules à gaz naturel à double carburant fonctionnent seulement à l'essence ou au carburant diesel, moins la limite applicable prévue à l'article 510(i) de la sous-partie F de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR.

Valeur de remplacement

(7) Pour l'application de l'article 510(j)(2)(vi) de la sous-partie F de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR, l'entreprise peut utiliser une valeur de remplacement pour le facteur de pondération F si elle fournit au ministre une preuve établissant que cette valeur est plus représentative de son parc.

Plafond — jusqu'à l'année de modèle 2016

(8) Pour l'application des alinéas a) et b) de l'élément A de la formule figurant au paragraphe (2), l'entreprise remplace la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone, représentée par l'élément A de la formule figurant à ce paragraphe, par la valeur déterminée conformément au paragraphe (10) pour tout véhicule électrique et tout véhicule électrique hybride rechargeable qui fait partie de ses parcs de l'année de modèle en cours à la date d'entrée en vigueur du présent paragraphe et des années de modèle ultérieures jusqu'à l'année de modèle 2016 et qui est en sus du nombre maximal applicable de véhicules à technologie de pointe ci-après :

(a) 30,000 vehicles, in the case of a company that manufactured or imported less than 3,750 advanced technology vehicles of the 2012 model year for sale in Canada and that has already included 30,000 advanced technology vehicles in its fleets of the 2011 to 2016 model years, or in its fleets of the 2008 to 2016 model years, if the company obtained early action credits in respect of its fleets of the 2008 to 2010 model years; or

(b) 45,000 vehicles, in the case of a company that manufactured or imported 3,750 or more advanced technology vehicles of the 2012 model year for sale in Canada and that has already included 45,000 advanced technology vehicles in its fleets of the 2011 to 2016 model years, or in its fleets of the 2008 to 2016 model years, if the company obtained early action credits in respect of its fleets of the 2008 to 2010 model years.

Maximum number — 2022 to 2025 model years

(9) For the purposes of paragraphs (a) and (b) of the description of A in subsection (2), a company must replace the carbon-related exhaust emission value, referred to in the description of A in that subsection, with the value determined under subsection (10) for all of the electric vehicles and plug-in hybrid electric vehicles in its fleets of the 2022 to 2025 model years that are in excess of the following applicable maximum number of advanced technology vehicles:

(a) 30,000 vehicles, in the case of a company that manufactured or imported less than 45,000 advanced technology vehicles of the 2019 to 2021 model years for sale in Canada; or

(b) 90,000 vehicles, in the case of a company that manufactured or imported 45,000 or more advanced technology vehicles of the 2019 to 2021 model years for sale in Canada.

Electric vehicles and plug-in hybrid electric vehicles in excess of maximum number

(10) For any electric vehicles and plug-in hybrid electric vehicles that are in excess of the applicable maximum number, a company must determine the carbon-related exhaust emission value for the model year in question, taking into account subsection 19(2) and expressing the result in grams of CO₂ equivalent per mile, in accordance with

(a) in the case of electric vehicles, section 113(n)(1) of Title 40, chapter I, part 600, subpart B, of the CFR — excluding the measure for the limited number of

a) 30 000, dans le cas où l'entreprise a construit ou importé moins de 3 750 véhicules à technologie de pointe de l'année de modèle 2012 en vue de les vendre au Canada et elle a déjà inclus 30 000 véhicules à technologie de pointe dans ses parcs des années de modèle 2011 à 2016, ou dans ses parcs des années de modèle 2008 à 2016 dans le cas où elle a obtenu des points d'action précoce à l'égard de ses parcs des années de modèle 2008 à 2010;

b) 45 000, dans le cas où l'entreprise a construit ou importé 3 750 véhicules à technologie de pointe de l'année de modèle 2012 ou plus en vue de les vendre au Canada et elle a déjà inclus 45 000 véhicules à technologie de pointe dans ses parcs des années de modèle 2011 à 2016, ou dans ses parcs des années de modèle 2008 à 2016 dans le cas où elle a obtenu des points d'action précoce à l'égard de ses parcs des années de modèle 2008 à 2010.

Plafond — années de modèle 2022 à 2025

(9) Pour l'application des alinéas a) et b) de l'élément A de la formule figurant au paragraphe (2), l'entreprise remplace la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone, représentée par l'élément A de la formule figurant à ce paragraphe, par la valeur déterminée conformément au paragraphe (10) pour tout véhicule électrique et tout véhicule électrique hybride rechargeable qui fait partie de ses parcs des années de modèle 2022 à 2025 et qui est en sus du nombre maximal applicable de véhicules à technologie de pointe ci-après :

a) 30 000, dans le cas où l'entreprise a construit ou importé moins de 45 000 véhicules à technologie de pointe des années de modèle 2019 à 2021 en vue de les vendre au Canada;

b) 90 000, dans le cas où l'entreprise a construit ou importé 45 000 véhicules à technologie de pointe des années de modèle 2019 à 2021 ou plus en vue de les vendre au Canada.

Véhicule électrique et véhicule électrique hybride rechargeable en sus du nombre maximal

(10) Pour tout véhicule électrique et tout véhicule électrique hybride rechargeable en sus du nombre maximal applicable, la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour une année de modèle donnée est déterminée conformément aux dispositions ci-après du CFR, compte tenu du paragraphe 19(2) et exprimée en grammes d'équivalent CO₂ par mille :

a) s'il s'agit d'un véhicule électrique, l'article 113(n)(1) de la sous-partie B de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR — abstraction faite du nombre maximal visé à

vehicles referred to in the description of CREE — except that the description of AVGUSUP in that section is equal to 0.210; and

(b) in the case of plug-in hybrid electric vehicles, section 113(n)(2) of Title 40, chapter I, part 600, subpart B, of the CFR, taking into account the following clarifications:

(i) the value in respect of exhaust emissions is determined in accordance with section 510(j)(2) of Title 40, chapter I, part 600, subpart F, of the CFR, and

(ii) the equivalent value in respect of the electricity grid for the electricity that is used to recharge the energy storage system is determined in accordance with section 113(n)(1) of Title 40, chapter I, part 600, subpart B, of the CFR — excluding the measure for the limited number of vehicles referred to in the description of CREE — except that the description of AVGUSUP in that section is equal to 0.210.

Fuel cell vehicles

(11) For the purposes of subsections (8) and (9), a company must count its fuel cell vehicles first, before counting the other advanced technology vehicles.

SOR/2014-207, s. 10.

Allowance for reduction of air conditioning refrigerant leakage

18.2 (1) A company may elect to calculate, using the following formula, an allowance for the use, in its fleet of passenger automobiles or light trucks, of air conditioning systems that incorporate technologies designed to reduce air conditioning refrigerant leakage:

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

where

- A** is the CO₂ equivalent leakage reduction for each air conditioning system in the fleet that incorporates those technologies, determined in accordance with section 1867 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR and expressed in grams of CO₂ equivalent per mile;
- B** is the number of passenger automobiles or light trucks in the fleet that are equipped with the air conditioning system; and
- C** is the total number of passenger automobiles or light trucks in the fleet.

l'élément « CREE » —, sauf que l'élément « AVGUSUP » pour le calcul qui figure à cet article est égal à 0,210;

b) s'il s'agit d'un véhicule électrique hybride rechargeable, l'article 113(n)(2) de la sous-partie B de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR, eu égard aux précisions ci-après :

(i) la valeur qui est attribuable aux émissions de gaz d'échappement est déterminée conformément à l'article 510(j)(2) de la sous-partie F de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR,

(ii) la valeur équivalente qui est attribuable au réseau électrique pour l'électricité qui sert à recharger le système de stockage d'énergie est déterminée conformément à l'article 113(n)(1) de la sous-partie B de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR — abstraction faite du nombre maximal visé à l'élément « CREE » —, sauf que l'élément « AVGUSUP » est égal à 0,210.

Véhicules à pile à combustible

(11) Pour l'application des paragraphes (8) et (9), l'entreprise doit d'abord comptabiliser tous les véhicules à pile à combustible avant de comptabiliser les autres véhicules à technologie de pointe.

DORS/2014-207, art. 10.

Allocation pour la réduction des fuites de frigorigènes

18.2 (1) L'entreprise peut choisir de calculer, selon la formule ci-après, une allocation pour l'utilisation, dans son parc d'automobiles à passagers ou de camions légers, de systèmes de climatisation dotés de technologies conçues pour réduire les fuites de frigorigènes :

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

où :

- A** représente la réduction des fuites d'équivalent CO₂ pour chaque système de climatisation qui est doté de ces technologies dans le parc, déterminée conformément à l'article 1867 de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et exprimée en grammes d'équivalent CO₂ par mille;
- B** le nombre d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc qui sont dotés du système de climatisation;
- C** le nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc.

Allowance for improvement of air conditioning system efficiency

(2) A company may elect to calculate, using the following formula, an allowance for the use, in its fleet of passenger automobiles or light trucks, of air conditioning systems that incorporate technologies designed to reduce air-conditioning-related CO₂ emissions by improving air conditioning system efficiency:

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

where

- A** is the air conditioning efficiency allowance for each air conditioning system in the fleet that incorporates those technologies, determined in accordance with the provisions relating to credits in section 1868 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR and expressed in grams of CO₂ per mile;
- B** is the number of passenger automobiles or light trucks in the fleet that are equipped with the air conditioning system; and
- C** is the total number of passenger automobiles or light trucks in the fleet.

SOR/2014-207, s. 10; SOR/2015-186, s. 57.

Allowance for certain innovative technologies

18.3 (1) Subject to subsection (3), a company may elect to calculate, using the following formula, an allowance for the use, in its fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2014 model year and subsequent model years, of innovative technologies that result in a measurable CO₂ emission reduction and that are referred to in section 1869(b)(1) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR:

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

where

- A** is the allowance for each of those technologies that is used in the fleet, determined in accordance with section 1869(b)(1) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR and expressed in grams of CO₂ per mile;
- B** is the number of passenger automobiles or light trucks in the fleet that are equipped with the innovative technology; and
- C** is the total number of passenger automobiles or light trucks in the fleet.

Allocation pour l'amélioration de l'efficacité du système de climatisation

(2) L'entreprise peut choisir de calculer, selon la formule ci-après, une allocation pour l'utilisation, dans son parc d'automobiles à passagers ou de camions légers, de systèmes de climatisation dotés de technologies conçues pour réduire les émissions de CO₂ liées à ces systèmes en vue d'améliorer leur efficacité :

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

où :

- A** représente l'allocation liée à l'efficacité de la climatisation pour chaque système de climatisation qui est doté de ces technologies dans le parc, déterminée conformément aux dispositions relatives aux points prévues à l'article 1868 de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR et exprimée en grammes de CO₂ par mille;
- B** le nombre d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc qui sont dotés du système de climatisation;
- C** le nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc.

DORS/2014-207, art. 10; DORS/2015-186, art. 57.

Allocation pour certaines technologies innovatrices

18.3 (1) Sous réserve du paragraphe (3), l'entreprise peut choisir de calculer, selon la formule ci-après, une allocation pour l'utilisation, dans son parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2014 et des années de modèle ultérieures, de technologies innovatrices qui entraînent une réduction quantifiable des émissions de CO₂ et qui sont visées à l'article 1869(b)(1) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR :

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

où :

- A** représente l'allocation pour chacune de ces technologies utilisées dans le parc, déterminée conformément à l'article 1869(b)(1) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et exprimée en grammes de CO₂ par mille;
- B** le nombre d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc qui sont dotés de la technologie innovatrice;
- C** le nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc.

Alternative procedure

(2) Instead of determining the allowance for each innovative technology that is used in the fleet in accordance with the description of A in subsection (1), a company may

(a) determine that allowance in accordance with the provisions for the 5-cycle methodology set out in section 1869(c) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR, expressed in grams of CO₂ per mile;

(b) use the credit value approved by the EPA for that technology under section 1869(e) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR, expressed in grams of CO₂ per mile, if the company provides the Minister with evidence of that approval in its end of model year report; or

(c) determine that allowance in accordance with an alternative procedure, if the company provides the Minister with evidence demonstrating that the alternative procedure allows for a more accurate determination of the emission reduction attributable to the innovative technology and that the allowance determined in accordance with that procedure more accurately represents that emission reduction.

Maximum allowance — certain innovative technologies

(3) If, for a model year, the total of the allowances for innovative technologies that a company elects to determine, for a single vehicle, in accordance with the description of A in subsection (1) is greater than 10 grams of CO₂ per mile, the company must calculate, using the following formula, the allowance for the use, in its fleet of passenger automobiles or light trucks of that model year, of innovative technologies that result in a measurable CO₂ emission reduction and that are referred to in section 1869(b)(1) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR:

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

where

- A** is the allowance for each innovative technology for which an allowance is determined for the purposes of subsection (4);
- B** is the number of passenger automobiles or light trucks that are equipped with the innovative technology that is used for the purposes of subsection (4); and
- C** is the total number of passenger automobiles or light trucks in the fleet.

Méthode de rechange

(2) Au lieu de déterminer l'allocation pour chaque technologie innovatrice utilisée dans le parc conformément à l'élément A de la formule figurant au paragraphe (1), l'entreprise peut :

a) soit la déterminer conformément aux dispositions relatives à la méthode à cinq cycles prévues à l'article 1869(c) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et exprimée en grammes de CO₂ par mille;

b) soit utiliser la valeur des crédits approuvée par l'EPA pour cette technologie, en application de l'article 1869(e) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et exprimée en grammes de CO₂ par mille, si elle fournit une attestation de l'approbation de l'EPA au ministre dans le rapport de fin d'année de modèle;

c) soit la déterminer en conformité avec une méthode de rechange, si elle fournit au ministre des éléments de preuve démontrant que cette méthode permet de déterminer plus exactement la réduction d'émissions attribuable à la technologie innovatrice et que l'allocation qui a été déterminée en conformité avec cette méthode est plus représentative de la réduction.

Allocation maximale — certaines technologies innovatrices

(3) Si pour une année de modèle, l'ensemble des allocations pour technologies innovatrices qu'une entreprise choisit de déterminer, pour un même véhicule, conformément à l'élément A de la formule figurant au paragraphe (1) est supérieure à 10 grammes de CO₂ par mille, l'entreprise est tenue de calculer, selon la formule ci-après, l'allocation pour l'utilisation, dans son parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de cette année de modèle, de technologies innovatrices qui entraînent une réduction quantifiable des émissions de CO₂ qui sont visées à l'article 1869(b)(1) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR :

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

où :

- A** représente l'allocation pour chacune de ces technologies pour laquelle une allocation est déterminée pour l'application du paragraphe (4);
- B** le nombre d'automobiles à passagers ou de camions légers qui sont dotés de la technologie innovatrice qui est utilisé pour l'application du paragraphe (4);
- C** le nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc.

Adjustment

(4) For the purposes of subsection (3), the company must perform the following calculation and ensure that the result does not exceed 10 grams of CO₂ per mile:

$$\frac{(\Sigma (A \times B_a) \times 195,264) + (\Sigma (A \times B_t) \times 225,865)}{(\Sigma B_a \times 195,264) + (\Sigma B_t \times 225,865)}$$

where

- A** is the allowance for each innovative technology that is used in the fleet and that the company decides to take into account, determined in accordance with subsection (1);
- B_a** is the number of passenger automobiles in the fleet that are equipped with the innovative technology in question and that the company decides to take into account; and
- B_t** is the number of light trucks in the fleet that are equipped with the innovative technology in question and that the company decides to take into account.

Allowance for innovative technologies

(5) A company may elect to calculate, using the following formula, an allowance for the use, in its fleet of passenger automobiles or light trucks, of innovative technologies — other than those referred to in subsection (1) — that result in a measurable CO₂ emission reduction:

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

where

- A** is the allowance for each innovative technology that is used in the fleet, determined in accordance with the provisions for the 5-cycle methodology set out in section 1869(c) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR and expressed in grams of CO₂ per mile;
- B** is the number of passenger automobiles or light trucks in the fleet that are equipped with the innovative technology; and
- C** is the total number of passenger automobiles or light trucks in the fleet.

Alternative procedure to the 5-cycle methodology

(6) If the 5-cycle methodology referred to in subsection (5) cannot adequately measure the emission reduction attributable to an innovative technology, a company may, instead of determining the allowance for the innovative technology in accordance with the description of A in subsection (5),

- (a)** use the credit value approved by the EPA for that technology under section 1869(e) of Title 40, chapter I,

Ajustement

(4) Pour l'application du paragraphe (3), l'entreprise est tenue de faire le calcul ci-après en veillant à ce que le résultat obtenu soit égal ou inférieur à 10 grammes de CO₂ par mille :

$$\frac{(\Sigma (A \times B_a) \times 195\,264) + (\Sigma (A \times B_c) \times 225\,865)}{(\Sigma B_a \times 195\,264) + (\Sigma B_c \times 225\,865)}$$

où :

- A** représente l'allocation pour chacune des technologies innovatrices utilisées dans le parc que l'entreprise choisit de prendre en compte, déterminée conformément au paragraphe (1);
- B_a** le nombre d'automobiles à passagers dans le parc qui sont dotées de la technologie innovatrice que l'entreprise choisit de prendre en compte;
- B_c** le nombre de camions légers dans le parc qui sont dotés de la technologie innovatrice que l'entreprise choisit de prendre en compte.

Allocation pour les technologies innovatrices

(5) L'entreprise peut choisir de calculer, selon la formule ci-après, une allocation pour l'utilisation, dans son parc d'automobiles à passagers ou de camions légers, de technologies innovatrices entraînant une réduction quantifiable des émissions de CO₂ — autres que celles visées au paragraphe (1) :

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

où :

- A** représente l'allocation pour chaque technologie innovatrice utilisée dans le parc, déterminée conformément aux dispositions relatives à la méthode à cinq cycles prévues à l'article 1869(c) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et exprimée en grammes de CO₂ par mille;
- B** le nombre d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc qui sont dotés de la technologie;
- C** le nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc.

Méthode de rechange pour la méthode à cinq cycles

(6) Dans le cas où la méthode à cinq cycles visée au paragraphe (5) ne permet pas de mesurer de façon adéquate la réduction des émissions attribuable à une technologie innovatrice, l'entreprise peut, au lieu de déterminer l'allocation pour la technologie innovatrice conformément à l'élément A de la formule figurant au paragraphe (5) :

- a)** soit utiliser la valeur des crédits approuvée par l'EPA pour cette technologie, en application de

subchapter C, part 86, of the CFR, expressed in grams of CO₂ per mile, if the company provides the Minister with evidence of the EPA approval in its end of model year report; or

(b) determine that allowance in accordance with an alternative procedure, if the company provides the Minister with evidence demonstrating that the alternative procedure allows for a more accurate determination of the emission reduction attributable to the innovative technology and that the allowance determined in accordance with that procedure more accurately represent that emission reduction.

SOR/2014-207, s. 10.

Allowance for certain full-size pick-up trucks

18.4 (1) Subject to subsections (2) to (4), for fleets of light trucks of the 2017 to 2025 model years, a company may elect to calculate, using the following formula, a CO₂ allowance for the presence, in its fleet, of full-size pick-up trucks equipped with hybrid electric technologies and of full-size pick-up trucks that achieve carbon-related exhaust emission values below the applicable target value:

$$\frac{\Sigma (A_H \times B_H) + \Sigma (A_R \times B_R)}{C}$$

where

A_H is the allowance for the use of hybrid electric technologies, namely,

(a) 10 grams of CO₂ per mile for mild hybrid electric technologies, or

(b) 20 grams of CO₂ per mile for strong hybrid electric technologies;

B_H is the number of full-size pick-up trucks in the fleet that are equipped with mild hybrid electric technologies or that are equipped with strong hybrid electric technologies, as the case may be;

A_R is the allowance for full-size pick-up trucks that achieve a certain carbon-related exhaust emission value, namely,

(a) 10 grams of CO₂ per mile for full-size pick-up trucks that achieve a carbon-related exhaust emission value that is less than or equal to their applicable target value, determined in accordance with subsection 17(7), multiplied by 0.85 and greater than their applicable target value multiplied by 0.8, or

(b) 20 grams of CO₂ per mile for full-size pick-up trucks that achieve a carbon-related exhaust emission value that is less than or equal to their applicable target value, determined in accordance with subsection 17(7), multiplied by 0.8;

l'article 1869(e) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et exprimée en grammes de CO₂ par mille, si elle fournit une attestation de l'approbation de l'EPA au ministre dans le rapport de fin d'année de modèle;

b) soit la déterminer en conformité avec une méthode de recharge, si elle fournit au ministre des éléments de preuve démontrant que cette méthode permet de déterminer plus exactement la réduction d'émissions attribuable à la technologie innovatrice et que l'allocation qui a été déterminée en conformité avec cette méthode est plus représentative de la réduction.

DORS/2014-207, art. 10.

Allocation pour certaines grosses camionnettes

18.4 (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4), pour les parcs de camions légers des années de modèle 2017 à 2025, l'entreprise peut choisir de calculer, selon la formule ci-après, une allocation de CO₂ pour la présence, dans son parc, de grosses camionnettes dotées de technologies électriques hybrides ou dont le rendement en matière d'émissions de gaz d'échappement liées au carbone est meilleur que la valeur cible applicable :

$$\frac{\Sigma (A_H \times B_H) + \Sigma (A_R \times B_R)}{C}$$

où :

A_H représente l'allocation liée à l'utilisation de technologies électriques hybrides, selon le cas :

(a) 10 grammes de CO₂ par mille pour les technologies électriques hybrides légères;

(b) 20 grammes de CO₂ par mille pour les technologies électriques hybrides complètes;

B_H le nombre de grosses camionnettes dans le parc qui sont dotées de technologies électriques hybrides légères ou de technologies électriques hybrides complètes, selon le cas;

A_R l'allocation liée au rendement en matière d'émissions de gaz d'échappement liées au carbone de ses grosses camionnettes ci-après, selon le cas :

(a) 10 grammes de CO₂ par mille pour un rendement en matière d'émissions de gaz d'échappement liées au carbone qui est inférieur ou égal à la valeur cible qui leur est applicable, déterminée conformément au paragraphe 17(7), multipliée par 0,85 et est supérieur à cette valeur cible multipliée par 0,8;

(b) 20 grammes de CO₂ par mille pour un rendement en matière d'émissions de gaz d'échappement liées au carbone qui est inférieur ou égal à la valeur cible qui leur est applicable, déterminée

- B_R** is the number of full-size pick-up trucks in the fleet that achieve a carbon-related exhaust emission value that is within the range referred to in paragraph (a) of the description of A_R or that is less than or equal to their applicable target value, determined in accordance with subsection 17(7), multiplied by 0,8, as the case may be; and
- C** is the total number of light trucks in the fleet.

Allowance limitations — hybrid electric technologies

(2) The allowance for the use of hybrid electric technologies referred to in paragraphs (a) and (b) of the description of A_H in subsection (1) may be calculated in respect of full-size pick-up trucks of a model year only if the percentage in the fleet of full-size pick-up trucks of that model year that are equipped with those technologies is equal to or greater than the percentage for that model year set out in section 1870(a)(1) or (2), depending on the technology used, of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR. The allowance referred to in paragraph (a) of the description of A_H may be calculated only for full-size pick-up trucks of the 2017 to 2021 model years.

Description of A_H

(2.1) If the percentage in the fleet of full-size pick-up trucks of a model year that are equipped with mild hybrid electric technologies or strong hybrid electric technologies is less than the percentage set out for the model year in, depending on the technology used, section 1870(a)(1) or (2) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR, the allowance for the use of hybrid electric technologies referred to in the description of A_H in subsection (1) is 10 grams of CO₂ per mile for those trucks, if the percentage in the fleet of full-size pick-up trucks that are equipped with either mild hybrid electric technologies or strong hybrid electric technologies is equal to or greater than the percentage referred to in section 1870(a)(3) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR. The allowance may be calculated only for full-size pick-up trucks of the 2017 to 2021 model years.

Allowance limitations — carbon-related exhaust emissions performance

(3) The allowance for full-size pick-up trucks that achieve a carbon-related exhaust emission value referred to in paragraphs (a) and (b) of the description of A_R in subsection (1) may be calculated in respect of full-size pick-up trucks of a model year only if the percentage in the fleet of full-size pick-up trucks of that model year that

conformément au paragraphe 17(7), multipliée par 0,8;

- B_R** le nombre de grosses camionnettes dans le parc dont le rendement en matière d'émissions de gaz d'échappement liées au carbone est situé dans l'intervalle prévu à l'alinéa a) de l'élément A_R ou est inférieur ou égal à la valeur cible qui leur est applicable, déterminée conformément au paragraphe 17(7), multipliée par 0,8, selon le cas;
- C** le nombre total de camions légers dans le parc.

Paramètre de l'allocation — technologies électriques hybrides

(2) L'allocation liée à l'utilisation de technologies électriques hybrides visée aux alinéas a) et b) de l'élément A_H de la formule figurant au paragraphe (1) ne peut être calculée à l'égard des grosses camionnettes d'une année de modèle que si le pourcentage dans le parc des grosses camionnettes qui sont dotées de ces technologies est égal ou supérieur au pourcentage prévu pour l'année de modèle à l'article 1870(a)(1) ou (2), selon la technologie dont il s'agit, de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR. L'allocation visée à l'alinéa a) de l'élément A_H ne peut être calculée que pour les grosses camionnettes des années de modèle 2017 à 2021.

Élément A_H

(2.1) Dans le cas où le pourcentage dans le parc des grosses camionnettes d'une année de modèle dotées de technologies hybrides légères ou de technologies hybrides complètes est inférieur au pourcentage prévu pour l'année de modèle, selon la technologie dont il s'agit, à l'article 1870(a)(1) ou (2) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR, l'allocation liée à l'utilisation de technologies électriques hybrides visée à l'élément A_H de la formule figurant au paragraphe (1) est de 10 grammes de CO₂ par mille pour ces grosses camionnettes, si le pourcentage dans le parc de grosses camionnettes qui sont dotées de l'une ou l'autre de ces technologies est égal ou supérieur au pourcentage visé à l'article 1870(a)(3) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR. L'allocation ne peut être calculée que pour les grosses camionnettes des années de modèle 2017 à 2021.

Paramètre de l'allocation — rendement

(3) L'allocation liée au rendement en matière d'émissions de gaz d'échappement liées au carbone visée aux alinéas a) et b) de l'élément A_R de la formule figurant au paragraphe (1) ne peut être calculée à l'égard des grosses camionnettes d'une année de modèle que si le pourcentage dans le parc des grosses camionnettes qui

achieve such a value is equal to or greater than the percentage for that model year set out in section 1870(b)(1) or (2), depending on the emission performance achieved, of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR. The allowance referred to in paragraph (a) of the description of A_R may be calculated only for full-size pick-up trucks of the 2017 to 2021 model years.

Single allowance

(4) A company must not claim, in respect of the same pick-up truck, both the allowance referred to in the description of A_H in subsection (1) and the allowance referred to in the description of A_R in that subsection.

Election

(5) A company that elects to multiply the number of advanced technology vehicles in its fleet in accordance with subsection 18.1(4) must not use the allowance referred to in the description of A_R in subsection (1) for the same vehicle.

SOR/2014-207, s. 10; SOR/2018-98, s. 74.

Interpretation of standards

19 (1) The carbon-related exhaust emission value and the fuel economy level that are calculated in accordance with section 18.1 must be calculated taking into account the applicable test procedures, fuels and calculation methods set out in subpart B of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86 and in subpart B of Title 40, chapter I, subchapter Q, part 600, of the CFR and taking into account any clarifications or additional information issued by the EPA, if the company keeps a copy of those clarifications or that additional information.

Representative data

(2) When a company calculates the fleet average carbon-related exhaust emission value under section 18, the data and values used in the calculation must represent at least 90% of the total number of vehicles in the company's fleet with respect to the configuration.

SOR/2014-207, s. 11.

CO₂ Equivalent Emission Credit System

CO₂ equivalent emission credits

20 (1) For the purposes of subparagraph 162(1)(b)(i) of the Act, a company obtains CO₂ equivalent emission credits if the fleet average CO₂ equivalent emission value in respect of a fleet of passenger automobiles or a fleet of

présentent ce rendement est égal ou supérieur au pourcentage prévu pour l'année de modèle à l'article 1870(b)(1) ou (2), selon le rendement, de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR. L'allocation visée à l'alinéa a) de l'élément A_R ne peut être calculée que pour les grosses camionnettes des années de modèle 2017 à 2021.

Allocation unique

(4) L'entreprise ne peut attribuer à une même grosse camionnette une allocation prévue par l'élément A_H de la formule figurant au paragraphe (1) et une allocation prévue par l'élément A_R de cette formule.

Choix

(5) L'entreprise ne peut à la fois choisir de multiplier le nombre de véhicules à technologie de pointe de son parc, conformément au paragraphe 18.1(4) et choisir d'utiliser l'allocation visée à l'élément A_R de la formule figurant au paragraphe (1) pour un même véhicule.

DORS/2014-207, art. 10; DORS/2018-98, art. 74.

Interprétation des normes

19 (1) La valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone et le niveau d'économie de carburant qui sont déterminés conformément à l'article 18.1 le sont compte tenu des méthodes d'essai, des carburants et des méthodes de calcul qui sont prévus à leur égard à la sous-partie B de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et à la sous-partie B de la partie 600, section de chapitre Q, chapitre I, titre 40, du CFR et compte tenu des précisions ou des renseignements supplémentaires établis par l'EPA si l'entreprise conserve une copie de ces précisions ou ces renseignements supplémentaires.

Données représentatives

(2) Lorsqu'elle détermine la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone en application de l'article 18, l'entreprise est tenue d'utiliser pour les calculs des valeurs et données qui sont représentatives, quant à la configuration, d'au moins 90 % du nombre total de véhicules dans son parc.

DORS/2014-207, art. 11.

Système de points relatifs aux émissions d'équivalent CO₂

Points relatifs aux émissions d'équivalent CO₂

20 (1) Pour l'application du sous-alinéa 162(1)(b)(i) de la Loi, l'entreprise obtient des points relatifs aux émissions d'équivalent CO₂ si la valeur moyenne des émissions d'équivalent CO₂ pour un parc d'automobiles à passagers

light trucks of a specific model year is lower than the fleet average CO₂ equivalent emission standard for that fleet and model year and the company reports the credits in its end of model year report.

Deficits

(2) A company incurs deficits if the fleet average CO₂ equivalent emission value in respect of a fleet of passenger automobiles or a fleet of light trucks of a specific model year is higher than the fleet average CO₂ equivalent emission standard for that fleet and model year.

Calculation

(3) Subject to subsections (3.1) and (3.2), a company must calculate the credits or deficits for each of its fleets using the following equation:

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

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 equivalent;

A is the fleet average CO₂ equivalent emission standard calculated in accordance with section 16 or 17, as the case may be, expressed in grams per mile;

B is the fleet average CO₂ equivalent emission value calculated in accordance with section 18, expressed in grams per mile;

C is the total number of passenger automobiles or light trucks in the fleet; and

D is the assumed total mileage of the vehicles in question, namely,

(a) 195,264 miles for a fleet of passenger automobiles, or

(b) 225,865 miles for a fleet of light trucks.

Alternative standard – nitrous oxide

(3.1) For each test group in respect of which a company uses, for any given model year, an alternative standard for nitrous oxide (N₂O) under subsection 10(1), the company must use the following formula, expressing the result in megagrams of CO₂ equivalent, and add the sum of the results for each test group to the number of credits or deficits calculated in accordance with subsection (3) for the fleet to which the test group belongs:

$$\frac{298 \times A \times (B - C) \times D}{1,000,000}$$

ou un parc de camions légers d'une année de modèle donnée est inférieure à la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂ applicable à ce parc pour cette année de modèle et si elle inclut ces points dans son rapport de fin d'année de modèle.

Déficit

(2) L'entreprise subit un déficit à l'égard d'un parc d'automobiles à passagers ou d'un parc de camions légers d'une année de modèle donnée si la valeur moyenne des émissions d'équivalent CO₂ du parc dépasse la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂ applicable à ce parc pour cette année de modèle.

Calcul

(3) Sous réserve des paragraphes (3.1) et (3.2), l'entreprise calcule le nombre de points ou la valeur du déficit pour chacun de ses parcs selon l'équation suivante :

$$PDE = \frac{(A - B) \times C \times D}{1\ 000\ 000}$$

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 d'équivalent CO₂;

A la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂ calculée pour le parc conformément aux articles 16 ou 17, selon le cas, et exprimée en grammes par mille;

B la valeur moyenne des émissions d'équivalent CO₂ calculée pour le parc conformément à l'article 18 et exprimée en grammes par mille;

C le nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc;

D la distance totale présumée parcourue par les véhicules en cause, soit :

a) pour un parc d'automobiles à passagers, 195 264 milles;

b) pour un parc de camions légers, 225 865 milles.

Norme de rechange – oxyde nitreux

(3.1) Pour chaque groupe d'essai pour lequel elle utilise, pour une année de modèle donnée, une norme d'émission d'oxyde nitreux (N₂O) de rechange en application du paragraphe 10(1), l'entreprise utilise la formule ci-après et ajoute le total des résultats obtenus pour chaque groupe d'essai, exprimé en mégagrammes d'équivalent

where

- A** is the total number of passenger automobiles or light trucks in the test group;
- B** is the exhaust emission standard for nitrous oxide (N₂O) set out in section 1818(f)(1) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, for the applicable model year, expressed in grams per mile;
- C** is the alternative exhaust emission standard for nitrous oxide (N₂O) to which the company has elected to certify the test group, expressed in grams per mile; and
- D** is the assumed total mileage of the vehicles in question, namely,
- (a) 195,264 miles for a fleet of passenger automobiles, or
 - (b) 225,865 miles for a fleet of light trucks.

Alternative standard – methane

(3.2) For each test group in respect of which a company uses, for any given model year, an alternative standard for methane (CH₄) under subsection 10(1), the company must use the following formula, expressing the result in megagrams of CO₂ equivalent, and add the sum of the results for each test group to the number of credits or deficits calculated in accordance with subsection (3) for the fleet to which the test group belongs:

$$\frac{25 \times A \times (B - C) \times D}{1,000,000}$$

where

- A** is the total number of passenger automobiles or light trucks in the test group;
- B** is the exhaust emission standard for methane (CH₄) set out in section 1818(f)(1) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, for the applicable model year, expressed in grams per mile;
- C** is the alternative exhaust emission standard for methane (CH₄) to which the company has elected to certify the test group, expressed in grams per mile; and
- D** is the assumed total mileage of the vehicles in question, namely,

CO₂, au nombre de points ou à la valeur du déficit calculés conformément au paragraphe (3) pour le parc auquel appartient le groupe d'essai :

$$\frac{298 \times A \times (B - C) \times D}{1\,000\,000}$$

où :

- A** représente le nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le groupe d'essai;
- B** la norme d'émissions de gaz d'échappement d'oxyde nitreux (N₂O) prévue à l'article 1818(f)(1) de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR, pour l'année de modèle applicable, et exprimée en grammes par mille;
- C** la norme d'émissions de gaz d'échappement d'oxyde nitreux (N₂O) de rechange à laquelle l'entreprise a choisi de certifier le groupe d'essai, exprimée en grammes par mille;
- D** la distance totale qui est présumée parcourue par les véhicules en cause, soit :
- a) pour un parc d'automobiles à passagers, 195 264 milles;
 - b) pour un parc de camions légers, 225 865 milles.

Norme de rechange – méthane

(3.2) Pour chaque groupe d'essai pour lequel elle utilise, pour une année de modèle donnée, une norme d'émission de méthane (CH₄) de rechange en application du paragraphe 10(1), l'entreprise utilise la formule ci-après et ajoute le total des résultats obtenus pour chaque groupe d'essai, exprimé en mégagrammes d'équivalent CO₂, au nombre de points ou à la valeur du déficit calculés conformément au paragraphe (3) pour le parc auquel appartient le groupe d'essai :

$$\frac{25 \times A \times (B - C) \times D}{1\,000\,000}$$

où :

- A** représente le nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le groupe d'essai;
- B** la norme d'émissions de gaz d'échappement de méthane (CH₄) prévue à l'article 1818(f)(1) de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR, pour l'année de modèle applicable, et exprimée en grammes par mille;
- C** la norme d'émissions de gaz d'échappement de méthane (CH₄) de rechange à laquelle l'entreprise a choisi de certifier le groupe d'essai, exprimée en grammes par mille;

- (a) 195,264 miles for a fleet of passenger automobiles, or
- (b) 225,865 miles for a fleet of light trucks.

Date of credit or deficit

(4) A company obtains credits and incurs deficits for a specific fleet on the day on which the company submits the end of model year report for the model year in question.

Time limit — credits for 2011 to 2016 model years

(5) Credits obtained for a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2011 to 2016 model years may be used in respect of any fleet of passenger automobiles or light trucks of any model year after the model year in respect of which the credits were obtained, until the 2021 model year, after which the credits are no longer valid.

Time limit — credits for 2017 model year and subsequent model years

(6) Credits obtained for a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2017 model year or a subsequent model year may be used in respect of any fleet of passenger automobiles or light trucks of any model year up to five model years after the model year in respect of which the credits were obtained, after which the credits are no longer valid.

SOR/2014-207, s. 12.

Offsetting Deficits and Use of Credits**Deficits**

21 (1) Subject to subsection (5), a company must use credits obtained for a fleet of passenger automobiles or light trucks of a specific model year to offset any outstanding deficits incurred for any of its fleets.

Remaining credits

(2) Subject to subsection (2.1), a company may bank any remaining credits to offset a future deficit or transfer the remaining credits to another company, except during the 2012 to 2015, and, if applicable, 2016, model years if the company elects to create a temporary optional fleet under section 24.

D la distance totale qui est présumée parcourue par les véhicules en cause, soit :

- a) pour un parc d'automobiles à passagers, 195 264 milles;
- b) pour un parc de camions légers, 225 865 milles.

Date d'attribution

(4) L'entreprise obtient des points ou subit un déficit à l'égard du parc à la date de présentation de son rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle en cause.

Durée de validité — points pour les années de modèle 2011 à 2016

(5) Les points obtenus pour un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers des années de modèle 2011 à 2016 peuvent être utilisés à l'égard de tout parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de toute année de modèle qui suit celle à l'égard de laquelle ils ont été obtenus, jusqu'à l'année de modèle 2021. Ils ne sont plus valides subséquentement.

Durée de validité — points pour l'année de modèle 2017 et les années de modèle ultérieures

(6) Les points obtenus pour un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2017 ou d'une année de modèle ultérieure peuvent être utilisés à l'égard de tout parc d'automobiles à passagers ou de camions légers des cinq années de modèle qui suivent celle à l'égard de laquelle ils ont été obtenus. Ils ne sont plus valides subséquentement.

DORS/2014-207, art. 12.

Compensation du déficit et utilisation des points**Déficit**

21 (1) Sous réserve du paragraphe (5), l'entreprise doit utiliser les points qu'elle a obtenus pour un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers d'une année de modèle donnée pour compenser tout déficit subi à l'égard de l'un de ses parcs.

Excédent de points

(2) Sous réserve du paragraphe (2.1), l'entreprise peut soit accumuler tout excédent de points pour compenser un déficit futur soit le transférer à une autre entreprise, sauf durant les années de modèle 2012 à 2015 et, s'il y a lieu, durant l'année de modèle 2016, si elle choisit de constituer des parcs optionnels provisoires en vertu de l'article 24.

Remaining credits — transfer prohibited

(2.1) A company that has made an election under section 28.1 and obtained credits in respect of its fleets of the 2017 to 2020 model years may not transfer any remaining credits to another company.

Offset

(3) Subject to subsection (4), a company may offset a deficit with an equivalent number of credits obtained in accordance with section 20 or with an equivalent number of credits transferred from another company.

Adjustment

(4) The number of credits obtained in respect of fleets of the 2011 model year that contain alcohol dual fuel vehicles or natural gas dual fuel vehicles and that are available to offset a deficit incurred in respect of a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2012 or subsequent model years must be adjusted with the assumption that all alcohol dual fuel vehicles and natural gas dual fuel vehicles operate only on gasoline or diesel fuel.

Offset — time limit

(5) A company must offset a deficit incurred in respect of a model year no later than the day on which the company submits the end of model year report for vehicles of the third model year after the model year for which the company incurred the deficit.

SOR/2014-207, s. 13.

Limit on use of 2011 model year credits

21.1 (1) Despite subsection 21(3), the total number of credits obtained in respect of fleets of the 2011 model year that a company may use to offset a deficit incurred in respect of a fleet of passenger automobiles or light trucks of a given model year or a temporary optional fleet of passenger automobiles or light trucks of a given model year must not exceed the maximum number calculated using the following formula:

$$\frac{(A - B_{\text{harmonic}}) \times C \times D}{1,000,000} - X$$

where

A is the fleet average CO₂ equivalent emission standard calculated in accordance with section 16 for the 2011 model year expressed in grams of CO₂ equivalent per mile;

B_{harmonic} is the fleet average CO₂ equivalent emission value calculated in accordance with section 18, expressed in grams of CO₂

Excédent de points — transfert interdit

(2.1) L'entreprise qui, ayant exercé le choix prévu à l'article 28.1, obtient des points à l'égard de ses parcs des années de modèle 2017 à 2020 ne peut transférer un excédent de points à une autre entreprise.

Compensation

(3) Sous réserve du paragraphe (4), le déficit peut être compensé par application d'un nombre égal de points que l'entreprise a obtenus en vertu de l'article 20 ou qui lui sont transférés par une autre entreprise.

Rajustement

(4) Le nombre de points obtenus à l'égard de parcs de l'année de modèle 2011 composés en partie de véhicules à alcool à double carburant ou de véhicules à gaz naturel à double carburant qui est disponible pour compenser un déficit à l'égard d'un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2012 ou d'une année ultérieure doit être rajusté à partir de l'hypothèse selon laquelle tous les véhicules à alcool à double carburant et les véhicules à gaz naturel à double carburant fonctionnent seulement à l'essence ou au carburant diesel.

Limite

(5) L'entreprise doit compenser le déficit subi à l'égard d'une année de modèle au plus tard à la date de présentation de son rapport de fin d'année de modèle pour la troisième année de modèle qui suit celle à l'égard de laquelle elle a subi le déficit.

DORS/2014-207, art. 13.

Limite d'utilisation des points de l'année de modèle 2011

21.1 (1) Malgré le paragraphe 21(3), le nombre total de points obtenus à l'égard des parcs de l'année de modèle 2011 qui peuvent être utilisés par l'entreprise pour compenser un déficit à l'égard d'un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers d'une année de modèle donnée ou d'un parc optionnel provisoire d'automobiles à passagers ou de camions légers d'une année de modèle donnée ne peut être supérieur au nombre obtenu par le calcul suivant :

$$\frac{(A - B_{\text{harmonic}}) \times C \times D}{1\ 000\ 000} - X$$

où :

A représente la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂ calculée pour le parc conformément à l'article 16 pour l'année de modèle 2011, exprimée en grammes d'équivalent CO₂ par mille;

B_{harmonic} la valeur moyenne des émissions d'équivalent CO₂ pour le parc calculée

equivalent per mile, except that the value of D is calculated as follows:

$$\frac{8,887 \times \sum \left(\frac{B_{No\ ATV}}{A_{No\ ATV}} \right) + \sum (A_{ATV} \times B_{ATV})}{C}$$

where

B_{No ATV} is the number of vehicles of the model type in question in the fleet, excluding advanced technology vehicles,

A_{No ATV} is the fuel economy level for each model type, excluding advanced technology vehicles, expressed in miles per gallon, determined for the 2011 model year in accordance with section 510(c)(2) of Title 40, chapter I, part 600, subpart F, of the CFR, taking into account subsection 19(2),

A_{ATV} is the carbon-related exhaust emission value for each model type of advanced technology vehicles, expressed in grams of CO₂ equivalent per mile, determined for the 2011 model year in accordance with section 208 of Title 40, chapter I, part 600, subpart C, of the CFR, taking into account subsection 19(2),

B_{ATV} is the number of advanced technology vehicles of the model type in question in the fleet, and

C is the total number of passenger automobiles or light trucks in the fleet;

C is the total number of passenger automobiles or light trucks in the fleet;

D is the assumed total mileage of the vehicles in question, namely,

(a) 195,264 miles for a fleet of passenger automobiles, or

(b) 225,865 miles for a fleet of light trucks; and

X is the number of credits obtained in respect of fleets of the 2011 model year that have been used by a company to offset a deficit incurred in respect of a fleet of passenger automobiles or light trucks or a temporary optional fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2012 model year, expressed in megagrams of CO₂ equivalent.

conformément à l'article 18, exprimée en grammes d'équivalent CO₂, sauf que l'élément D de la formule figurant à cet article est calculé selon la formule suivante :

$$\frac{8\ 887 \times \sum \left(\frac{B_{Sans\ VTP}}{A_{Sans\ VTP}} \right) + \sum (A_{VTP} \times B_{VTP})}{C}$$

où :

B_{Sans VTP} représente le nombre de véhicules du type de modèle en cause dans le parc, à l'exclusion des véhicules à technologie de pointe;

A_{Sans VTP} l'économie de carburant pour chaque type de modèle, à l'exclusion des véhicules à technologie de pointe, exprimée en milles par gallon, déterminée conformément à l'article 510(c)(2) de la sous-partie F de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR pour l'année de modèle 2011, compte tenu du paragraphe 19(2);

A_{VTP} la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour chaque type de modèle de véhicules à technologie de pointe, exprimée en grammes d'équivalent CO₂ par mille, déterminée, pour l'année de modèle 2011, conformément à l'article 208 de la sous-partie C de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR, compte tenu du paragraphe 19(2);

B_{VTP} le nombre de véhicules à technologie de pointe du type de modèle en cause dans le parc;

C le nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc;

C le nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc;

D la distance totale qui est présumée parcourue par les véhicules en cause, soit :

a) pour un parc d'automobiles à passagers, 195 264 milles;

b) pour un parc de camions légers, 225 865 milles;

X le nombre de points obtenus à l'égard des parcs de l'année de modèle 2011 qui ont été utilisés par l'entreprise pour compenser un déficit à l'égard d'un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers ou d'un parc optionnel provisoire d'automobiles à

Advanced technology

(2) For the purposes of description of B_{ATV} in subsection (1), a company may elect to multiply the number of advanced technology vehicles by 1.2, if the company made that election for the 2011 model year and reported that election in its end of model year report for the 2011 model year.

Representative data

(3) When a company determines the value corresponding to the description of A_{NoATV} and A_{ATV} in subsection (1), the data and values used in the calculation must represent at least 90% of the vehicles in question in the company's fleet with respect to the configuration.

Number of vehicles in fleet

(4) For the purposes of subsection (1), the company must include in its fleet of passenger automobiles or light trucks the same number of vehicles that it included in its fleets for the purposes of its end of model year report for the 2011 model year.

Negative result

(5) For greater certainty, if the result of the calculation set out in subsection (1) in respect of fleets of the 2011 model year is negative, then the total number of credits that a company may use to offset a deficit is zero.

SOR/2014-207, s. 14.

Purchased or merged companies

22 (1) A company that purchases another company or that results from the merger of companies is responsible for offsetting any outstanding deficits of the purchased or merged companies.

Ceasing activities

(2) If a company ceases to manufacture, import or sell passenger automobiles or light trucks, it must, before submitting its last end of model year report, offset all outstanding deficits for its fleets.

Obtention of Credits upon Payment to the Receiver General**Receiver General — 2011 model year**

23 (1) Upon payment to the Receiver General, a company may obtain the necessary number of credits to offset a

passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2012, exprimé en mégagrammes d'équivalent CO₂.

Technologie de pointe

(2) Pour l'application de l'élément B_{VTP} de la formule figurant au paragraphe (1), l'entreprise peut choisir de multiplier le nombre de véhicules à technologie de pointe par le nombre 1,2 si elle a fait ce choix pour l'année de modèle 2011 et si elle en a fait mention dans son rapport de fin d'année de modèle visant l'année de modèle 2011.

Données représentatives

(3) Lorsqu'elle détermine la valeur correspondant aux éléments $A_{Sans VTP}$ et A_{VTP} de la formule figurant au paragraphe (1), l'entreprise est tenue d'utiliser pour les calculs des valeurs et données qui sont représentatives, quant à la configuration, d'au moins 90 % des véhicules en cause.

Nombre de véhicules dans les parcs

(4) Pour l'application du paragraphe (1), l'entreprise inclut dans son parc d'automobiles à passagers ou de camions légers le nombre de véhicules qu'elle a inclus dans ses parcs pour son rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle 2011.

Résultat négatif

(5) Il est entendu que si le nombre obtenu à l'égard des parcs de l'année de modèle 2011 à la suite du calcul fait en application du paragraphe (1) est négatif, le nombre de points qui peut être utilisé pour compenser un déficit est égal à zéro.

DORS/2014-207, art. 14.

Fusion ou acquisition

22 (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 construire, d'importer ou de vendre des automobiles à passagers ou des camions légers compense tout déficit existant pour ses parcs avant de présenter son dernier rapport de fin d'année de modèle.

Obtention de points sur paiement au receveur général**Receveur général — année de modèle 2011**

23 (1) Une entreprise peut obtenir le nombre de points nécessaires pour compenser un déficit subi à l'égard de

deficit incurred for the 2011 model year at a rate of \$20 per megagram of CO₂ equivalent.

Payment date to Receiver General

(2) To obtain the credits under subsection (1), a company must make the payment no later than the day preceding the earlier of:

(a) the date of submission of the end of model year report for model year 2014; and

(b) May 1, 2015.

Restriction

(3) The credits obtained by a company under subsection (1) can only be used to offset a deficit incurred for the 2011 model year and cannot be transferred to another company.

Temporary Optional Fleets

Optional fleet

24 (1) Subject to sections 27 and 28, a company may elect not to include for a given year a certain number of vehicles of its fleets in the calculation of the fleet average CO₂ equivalent emission standard set out in section 17 and to create temporary optional fleets of passenger automobiles or light trucks if the following conditions are met:

(a) if the company manufactured or imported in total 750 or more, but less than 7,500, passenger automobiles and light trucks of the 2009 model year for sale in Canada, the combined total number of passenger automobiles and light trucks included in the temporary optional fleets must not exceed 30,000 of the model years 2012 to 2015 and 7,500 of the 2016 model year;

(b) if the company manufactured or imported in total 7,500 or more, but less than 60,000, passenger automobiles and light trucks of the 2009 model year for sale in Canada, the combined total number of passenger automobiles and light trucks included in the temporary optional fleets must not exceed 15,000 of the model years 2012 to 2015;

(c) subject to sections 25 and 26, the fleet average CO₂ equivalent emission value for a company's temporary optional fleet of passenger automobiles and temporary optional fleet of light trucks of a given model year must not exceed the optional fleet average CO₂ equivalent emission standards for that model year, calculated in accordance with subsection (2); and

l'année de modèle 2011 sur paiement au receveur général d'un montant déterminé selon le taux de 20 \$ par mégagramme d'équivalent CO₂.

Date limite de paiement au receveur général

(2) Pour obtenir des points en vertu du paragraphe (1), l'entreprise doit faire son paiement au plus tard le jour qui précède la première des dates suivantes :

a) la date de présentation du rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle 2014;

b) le 1^{er} mai 2015.

Restrictions

(3) Les points obtenus en vertu du paragraphe (1) ne peuvent être utilisés que pour compenser un déficit subi à l'égard de l'année de modèle 2011 et ne peuvent être transférés à une autre entreprise.

Parcs optionnels provisoires

Parcs optionnels

24 (1) Sous réserve des articles 27 et 28, l'entreprise peut choisir de ne pas inclure, pour une année donnée, un certain nombre de véhicules qui font partie de ses parcs dans le calcul de la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂ prévu à l'article 17 et de constituer des parcs optionnels provisoires d'automobiles à passagers ou de camions légers, si elle respecte les conditions suivantes :

a) dans le cas où l'entreprise a construit ou importé au total au moins 750 automobiles à passagers et camions légers de l'année de modèle 2009, mais moins de 7 500, en vue de les vendre au Canada, le total des automobiles à passagers et des camions légers inclus dans les parcs optionnels provisoires ne dépasse pas 30 000 pour les années de modèle 2012 à 2015 et 7 500 pour l'année de modèle 2016;

b) dans le cas où l'entreprise a construit ou importé au total au moins 7 500 automobiles à passagers et camions légers de l'année de modèle 2009, mais moins de 60 000, en vue de les vendre au Canada, le total des automobiles à passagers et des camions légers inclus dans les parcs optionnels provisoires ne dépasse pas 15 000 pour les années de modèle 2012 à 2015;

c) sous réserve des articles 25 et 26, la valeur moyenne des émissions d'équivalent CO₂ de son parc optionnel provisoire d'automobiles à passagers et celle de son parc optionnel provisoire de camions légers d'une année de modèle donnée ne dépassent pas la norme

(d) the company must have manufactured or imported at least one passenger automobile or light truck of the 2009 model year for sale in Canada.

Optional fleet average standards

(2) A company that creates a temporary optional fleet must calculate the optional fleet average CO₂ equivalent emission standard in accordance with the following formula for each model year:

$$\frac{\Sigma (A \times B)}{C} \times 1.25$$

where

- A** is the CO₂ equivalent emission target value for each group of passenger automobiles or light trucks included in the temporary optional fleet, determined in accordance with
 - (a)** subsection 17(4) for the groups of passenger automobiles, or
 - (b)** subsection 17(5) for the groups of light trucks;
- B** is the number of passenger automobiles or light trucks in the group in question; and
- C** is the total number of passenger automobiles or light trucks in the temporary optional fleet.

Optional fleet average values

(3) A company that creates a temporary optional fleet must determine, for each model year, the optional fleet average CO₂ equivalent emission value using the formula set out in section 18.

Application of section 20

25 (1) A company that creates a temporary optional fleet of passenger automobiles or light trucks obtains credits or incurs deficits in respect of its temporary optional fleet in accordance with subsection 20(1) or (2), as the case may be.

Calculation

(2) The company must calculate the credits or deficits for each of its temporary optional fleets using the equation set out in subsection 20(3).

Application of subsection 20(4)

(3) Subsection 20(4) applies to credits obtained or deficits incurred in accordance with this section.

moyenne d'émissions d'équivalent CO₂ de remplacement calculée pour chacun de ces parcs conformément au paragraphe (2) pour l'année de modèle en cause;

d) l'entreprise a construit ou importé au moins une automobile à passagers ou un camion léger de l'année de modèle 2009 en vue de les vendre au Canada.

Normes moyennes de remplacement provisoires

(2) L'entreprise qui constitue un parc optionnel provisoire calcule, pour chaque année de modèle, la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂ de remplacement applicable à ce parc selon la formule suivante :

$$\frac{\Sigma (A \times B)}{C} \times 1.25$$

où :

- A** représente la valeur cible d'émissions d'équivalent CO₂ déterminée pour chaque groupe d'automobiles à passagers ou de camions légers inclus dans le parc optionnel provisoire selon l'une ou l'autre des dispositions suivantes :
 - a)** pour les groupes d'automobiles à passagers, selon le paragraphe 17(4),
 - b)** pour les groupes de camions légers, selon le paragraphe 17(5);
- B** le nombre d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le groupe en cause;
- C** le nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc optionnel provisoire.

Valeurs moyennes de remplacement provisoires

(3) L'entreprise qui constitue un parc optionnel provisoire calcule, pour chaque année de modèle, la valeur moyenne des émissions d'équivalent CO₂ de ce parc au moyen de la formule prévue à l'article 18.

Application de l'article 20

25 (1) L'entreprise qui constitue un parc optionnel provisoire d'automobiles à passagers ou de camions légers obtient des points ou subit un déficit, selon le cas, à l'égard de ce parc aux termes des paragraphes 20(1) ou (2).

Calcul

(2) Elle calcule le nombre de points ou la valeur du déficit à l'égard du parc optionnel provisoire selon l'équation prévue au paragraphe 20(3).

Application du paragraphe 20(4)

(3) Le paragraphe 20(4) s'applique aux points obtenus ou au déficit subi en application du présent article.

Validity — time limit

(4) Credits obtained for a temporary optional fleet of passenger automobiles or light trucks of a given model year can only be used to offset a deficit incurred in respect of temporary optional fleets of passenger automobiles or light trucks of the following model years, after which the credits are no longer valid:

(a) 2012 to 2016, for a company set out in paragraph 24(1)(a); or

(b) 2012 to 2015, for a company set out in paragraph 24(1)(b).

Offsetting — application of sections 21 and 22

26 (1) Subsections 21(1) and (5) and section 22 apply to credits obtained and deficits incurred for a temporary optional fleet.

Limit on use of credits

(2) A company must not use credits obtained for a temporary optional fleet to offset a deficit incurred for a fleet to which the fleet average CO₂ equivalent emission standard set out in section 17 applies.

Future deficit

(3) A company may bank any remaining credits obtained for a model year for a temporary optional fleet to offset a future deficit incurred for another temporary optional fleet.

Use of credits

(4) A company must use any remaining credits obtained for a fleet of passenger automobiles or light trucks to which the fleet average CO₂ equivalent emission standard set out in section 17 applies to offset a deficit incurred for a temporary optional fleet.

Merger

27 (1) If a company merges with one or more companies after September 23, 2010, the company that results from the merger may make an election under section 24 and report that election in its first end of model year report if the following conditions are met:

(a) the total number of passenger automobiles and light trucks of the 2009 model year set out in section 24 is equal to the total number of passenger automobiles and light trucks manufactured or imported for sale in Canada by the merged companies for the 2009 model year; and

Durée de validité

(4) Les points obtenus pour un parc optionnel provisoire d'automobiles à passagers ou de camions légers d'une année de modèle donnée ne peuvent être utilisés que pour compenser un déficit à l'égard d'un parc optionnel provisoire d'automobiles à passagers ou de camions légers des années de modèle ci-après et ils ne sont plus valides subéquemment :

a) 2012 à 2016, dans le cas d'une entreprise visée à l'alinéa 24(1)a);

b) 2012 à 2015, dans le cas d'une entreprise visée à l'alinéa 24(1)b).

Compensation — application des articles 21 et 22

26 (1) Les paragraphes 21(1) et (5) et l'article 22 s'appliquent aux points obtenus et au déficit subi à l'égard d'un parc optionnel provisoire.

Limite à l'utilisation des points optionnels

(2) L'entreprise ne peut utiliser de points obtenus pour un parc optionnel provisoire pour compenser un déficit subi à l'égard d'un parc assujéti à la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂ prévue à l'article 17.

Cumul de points optionnels

(3) L'entreprise peut accumuler tout excédent de points obtenus pour une année de modèle à l'égard d'un parc optionnel provisoire pour compenser un déficit futur à l'égard d'un autre parc optionnel provisoire.

Utilisation de points ordinaires

(4) L'entreprise est tenue d'utiliser tout excédent de points obtenus pour un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers assujéti à la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂ prévue à l'article 17 pour compenser un déficit subi à l'égard d'un parc optionnel provisoire.

Fusion

27 (1) Si deux ou plusieurs entreprises fusionnent après le 23 septembre 2010, l'entreprise issue de la fusion peut se prévaloir de l'article 24 et en faire mention dans son premier rapport de fin d'année de modèle, sous réserve des conditions suivantes :

a) le total des automobiles à passagers et des camions légers pour l'année de modèle 2009 visé à l'article 24 est égal à la somme des automobiles à passagers et des camions légers que les entreprises qui ont fusionné ont construits ou importés en vue de les vendre au Canada, pour l'année de modèle 2009;

(b) the conditions set out in subsection 24(1) are met taking into account the adjustments set out in subsection (2).

Adjustments

(2) If the total calculated in accordance with subsection (1) is, as the case may be,

(a) equal to or greater than 750, but less than 7,500 for the 2009 model year, the combined total number of passenger automobiles and light trucks included in the temporary optional fleets by the merged companies, for the model years preceding the merger, must be subtracted from the applicable quantitative limits set out in paragraph 24(1)(a); or

(b) equal to or greater than 7,500, but less than 60,000 for the 2009 model year, the combined total number of passenger automobiles and light trucks included in the temporary optional fleets by the merged companies, for the model years preceding the merger, must be subtracted from the applicable quantitative limits set out in paragraph 24(1)(b).

SOR/2014-207, s. 25.

Purchase

28 (1) If a company purchases one or more companies after September 23, 2010, it must

(a) in the case where the company had made an election under section 24 before the purchase, recalculate its total number of passenger automobiles and light trucks manufactured or imported for sale in Canada for the 2009 model year to include that total for each of those purchased companies and report it in its first end of model year report after the purchase year; or

(b) in the case where the company makes an election under section 24 after the purchase, calculate the total number of passenger automobiles and light trucks manufactured or imported for sale in Canada for the 2009 model year to include that total for each of those purchased companies.

Adjustments

(2) The company that purchases one or more companies and that is still eligible under section 24 must adjust, for the purposes of paragraph 24(1)(a) or (b) in accordance with the calculation set out in subsection (1), the combined total number of passenger automobiles and light trucks included as of that day in the temporary optional

b) les conditions prévues au paragraphe 24(1) sont respectées compte tenu des ajustements prévus au paragraphe (2).

Ajustements

(2) Si le total calculé conformément au paragraphe (1) est, selon le cas :

a) égal ou supérieur à 750 mais inférieur à 7 500 pour l'année de modèle 2009, le total des automobiles à passagers et des camions légers inclus dans les parcs optionnels provisoires par les entreprises qui ont fusionné, pour les années de modèle qui ont précédé la fusion, doit être soustrait des limites quantitatives applicables prévues à l'alinéa 24(1)a);

b) égal ou supérieur à 7 500 mais inférieur à 60 000 pour l'année de modèle 2009, le total des automobiles à passagers et des camions légers inclus dans les parcs optionnels provisoires par les entreprises qui ont fusionné, pour les années de modèle qui ont précédé la fusion, doit être soustrait des limites quantitatives applicables prévues à l'alinéa 24(1)b).

DORS/2014-207, art. 25.

Acquisition

28 (1) Si une entreprise en acquiert une ou plusieurs autres après le 23 septembre 2010, elle doit :

a) dans le cas où elle avait choisi de se prévaloir de l'article 24 avant l'acquisition, calculer à nouveau le total des automobiles à passagers et des camions légers qui ont été construits ou importés en vue de les vendre au Canada pour l'année de modèle 2009 en y ajoutant celui des entreprises qu'elle a acquises et faire mention du résultat de ce calcul dans son premier rapport de fin d'année de modèle après à l'acquisition;

b) dans le cas où elle s'est prévalu de l'article 24 après l'acquisition, calculer le total des automobiles à passagers et des camions légers qui ont été construits ou importés en vue de les vendre au Canada pour l'année de modèle 2009 en y ajoutant celui des entreprises qu'elle a acquises.

Rajustements

(2) L'entreprise qui en a acquis une ou plusieurs autres et satisfait encore aux conditions prévues par l'article 24 est tenue de rajuster, pour l'application des alinéas 24(1) a) ou b) selon le résultat du calcul prévu au paragraphe (1), le total des automobiles à passagers et des camions légers inclus à ce jour dans le parc optionnel provisoire en y ajoutant le total des automobiles à passagers

fleet by adding to it the combined total number of passenger automobiles and light trucks that have been included in the temporary optional fleets of the companies that it purchased.

SOR/2014-207, s. 25.

Flexibility Measures For the 2017 to 2020 Model Years

CO₂ emission target values

28.1 A company that has elected to create a temporary optional fleet under subsection 24(1) and that manufactured or imported in total 750 or more, but less than 7,500, passenger automobiles and light trucks of the 2009 model year for sale in Canada may, when calculating the fleet average CO₂ equivalent emission standard under section 17 for fleets of the 2017 to 2020 model years, elect, for a given model year, to replace the CO₂ emission target value applicable to a given group of passenger automobiles or light trucks under section 17 with the following, if the company reports that election in its end of model year report:

(a) in the case of a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2017 or 2018 model year, the CO₂ emission target value that would be applicable to that group under section 17 if the passenger automobiles or light trucks included in that group were of the 2016 model year;

(b) in the case of a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2019 model year, the CO₂ emission target value that would be applicable to that group under section 17 if the passenger automobiles or light trucks included in that group were of the 2018 model year; or

(c) in the case of a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2020 model year, the CO₂ emission target value that would be applicable to that group under section 17 if the passenger automobiles or light trucks included in that group were of the 2019 model year.

SOR/2014-207, s. 15.

Merger

28.2 For the purposes of section 28.1, in the case of a company that merges with one or more companies after December 31, 2009, the total number of passenger automobiles and light trucks of the 2009 model year manufactured or imported for sale in Canada by the company is the sum of the number of passenger automobiles and

et des camions légers inclus dans les parcs optionnels provisoires des entreprises qu'elle a acquises.

DORS/2014-207, art. 25.

Mesures d'assouplissement pour les années de modèle 2017 à 2020

Valeur cible des émissions de CO₂

28.1 L'entreprise qui a choisi de constituer un parc optionnel provisoire aux termes du paragraphe 24(1) et a construit ou importé au total au moins 750 automobiles à passagers et camions légers de l'année de modèle 2009, mais moins de 7 500, en vue de les vendre au Canada peut, pour le calcul de la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂ en application de l'article 17 pour ses parcs des années de modèle 2017 à 2020, choisir, pour une année de modèle donnée, de remplacer la valeur cible d'émissions de CO₂ qui est applicable pour un groupe donné d'automobiles à passagers ou de camions légers selon cet article par les valeurs ci-après si elle fait mention de ce choix dans son rapport de fin d'année de modèle :

a) dans le cas d'un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers des années de modèle 2017 et 2018, la valeur cible des émissions de CO₂ qui serait applicable, aux termes de l'article 17, à ce groupe si les automobiles à passagers ou les camions légers du groupe étaient de l'année de modèle 2016;

b) dans le cas d'un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2019, la valeur cible d'émissions de CO₂ qui serait applicable, aux termes de l'article 17, à ce groupe si les automobiles à passagers ou les camions légers du groupe étaient de l'année de modèle 2018;

c) dans le cas d'un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2020, la valeur cible d'émissions de CO₂ qui serait applicable, aux termes de l'article 17, à ce groupe si les automobiles à passagers ou les camions légers de ce groupe étaient de l'année de modèle 2019.

DORS/2014-207, art. 15.

Fusion

28.2 Pour l'application de l'article 28.1, dans le cas où deux ou plusieurs entreprises fusionnent après le 31 décembre 2009, le nombre total d'automobiles à passagers et de camions légers qui ont été construits ou importés en vue de les vendre au Canada par l'entreprise issue de la fusion pour l'année de modèle 2009 correspond à la

light trucks of the 2009 model year manufactured or imported for sale in Canada by each of the merged companies.

SOR/2014-207, s. 15.

Purchase

28.3 For the purposes of section 28.1, in the case of a company that purchases one or more companies after December 31, 2009, the total number of passenger automobiles and light trucks of the 2009 model year manufactured or imported for sale in Canada by the company is the sum of the number of passenger automobiles and light trucks of the 2009 model year manufactured or imported for sale in Canada by the company and all purchased companies.

SOR/2014-207, s. 15.

Early Action Credits

Early action credits — 2008, 2009 and 2010 model years

29 (1) A company may obtain early action credits in respect of its fleets of passenger automobiles and light trucks of the 2008, 2009 and 2010 model years if the total number of credits calculated in respect of those fleets of the 2008, 2009 and 2010 model years is greater than the total number of deficits incurred for those model years and the company reports the credits in its 2011 model year report.

Date of early action credits

(2) The early action credits are obtained by a company on the day on which the report referred to in subsection (1) is submitted.

Calculation

(3) Early action credits obtained or deficits incurred in respect of the company's fleets of passenger automobiles and light trucks of the 2008, 2009 and 2010 model years must be calculated in accordance with subsection 20(3), except that the fleet average CO₂ equivalent emission standard for the 2008, 2009 and 2010 model years, as determined for A, is the following:

(a) in the case of fleets of passenger automobiles, 323 grams/mile; and

(b) in the case of fleets of light trucks, either the quotient of 8,887 divided by the light truck fuel economy

somme des automobiles à passagers et des camions légers que les entreprises qui ont fusionné ont construits ou importés en vue de les vendre au Canada, pour l'année de modèle 2009.

DORS/2014-207, art. 15.

Acquisition

28.3 Pour l'application de l'article 28.1, dans le cas où une entreprise en acquiert une ou plusieurs autres après le 31 décembre 2009, le nombre total d'automobiles à passagers et de camions légers qui ont été construits ou importés en vue de les vendre au Canada par l'entreprise pour l'année de modèle 2009 correspond à la somme des automobiles à passagers et des camions légers que l'entreprise et que celles qu'elle a acquises ont construits ou importés en vue de les vendre au Canada, pour l'année de modèle 2009.

DORS/2014-207, art. 15.

Points d'action précoce

Traitement des points d'action précoce — années de modèle 2008, 2009 et 2010

29 (1) L'entreprise peut obtenir des points d'action précoce à l'égard de ses parcs d'automobiles à passagers et de camions légers des années de modèle 2008, 2009 et 2010 si le total des points calculés à l'égard des deux parcs pour ces années de modèle est supérieur au déficit total subi à leur égard pour ces années de modèle et si l'entreprise inclut ces points dans son rapport pour l'année de modèle 2011.

Date d'attribution des points d'action précoce

(2) L'entreprise obtient les points d'action précoce à la date de présentation du rapport visé au paragraphe (1).

Calcul des points ou du déficit

(3) Les points d'action précoce obtenus ou le déficit subi à l'égard des parcs d'automobiles à passagers et de camions légers des années de modèle 2008, 2009 et 2010 sont calculés conformément au paragraphe 20(3), sauf que la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂ pour les parcs des années de modèle 2008, 2009 et 2010, représentée par l'élément A, est la suivante :

a) à l'égard des parcs d'automobiles à passagers, 323 grammes/mille;

b) à l'égard des parcs de camions légers, soit correspond au quotient de 8 887 par le niveau d'économie de carburant calculé pour les camions légers de l'année de modèle en cause conformément à l'article 5 de la

level for the applicable model year determined in accordance with section 5 of Title 49, subtitle B, chapter V, part 533, of the CFR, applicable to that model year, or

- (i) 395 grams/mile for the 2008 model year,
- (ii) 381 grams/mile for the 2009 model year, and
- (iii) 376 grams/mile for the 2010 model year.

Modification

(4) For the purposes of paragraph (3)(b), the equation in Figure 1 set out in section 5 of Title 49, subtitle B, chapter V, part 533, of the CFR is modified as follows:

- (a) “N” is the total number of passenger automobiles or light trucks in the fleet;
- (b) “ N_i ” is the number of passenger automobiles or light trucks in each group “i” in the fleet; and
- (c) “i” is a group of passenger automobiles or light trucks of the same model type and that have the same footprint.

2008 model year — limitation

(5) Early action credits obtained for a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2008 model year can only be used to offset a deficit incurred in respect of a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2011 model year, after which the credits are no longer valid.

Time limit — credits for the 2009 model year

(6) Early action credits obtained for a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2009 model year may be used in respect of any fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2011 to 2014 model years, after which the credits are no longer valid.

Time limit — credits for the 2010 model year

(6.1) Early action credits obtained for a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2010 model year may be used in respect of any fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2011 to 2021 model years, after which the credits are no longer valid.

partie 533, chapitre V, sous-titre B, titre 49, du CFR applicable à cette année de modèle, soit :

- (i) 395 grammes/mille pour l'année de modèle 2008,
- (ii) 381 grammes/mille pour l'année de modèle 2009,
- (iii) 376 grammes/mille pour l'année de modèle 2010.

Modifications

(4) Pour l'application de l'alinéa (3)b), l'équation prévue à la figure 1 de l'article 5 de la partie 533, chapitre V, sous-titre B, titre 49, du CFR est modifiée de la façon suivante :

- a) la valeur N correspond au nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc;
- b) la valeur N_i correspond au nombre d'automobiles à passagers ou de camions légers pour chaque groupe « i » dans le parc;
- c) la donnée « i » représente un groupe d'automobiles à passagers ou de camions légers d'un même type de modèle possédant la même empreinte.

Année de modèle 2008 — limite

(5) Les points d'action précoce obtenus pour un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2008 ne peuvent être utilisés que pour compenser un déficit subi à l'égard d'un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2011. Ils ne sont plus valides subséquemment.

Durée de validité — points pour l'année de modèle 2009

(6) Les points d'action précoce obtenus pour un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2009 peuvent être utilisés à l'égard de tout parc d'automobiles à passagers ou de camions légers des années de modèle 2011 à 2014. Ils ne sont plus valides subséquemment.

Durée de validité — points pour l'année de modèle 2010

(6.1) Les points d'action précoce obtenus pour un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2010 peuvent être utilisés à l'égard de tout parc d'automobiles à passagers ou de camions légers des années de modèle 2011 à 2021. Ils ne sont plus valides subséquemment.

Use of early action credits

(7) Subject to subsection (8) and paragraph 30(3)(b), the rules set out in sections 21 and 22 with respect to credits also apply to early action credits.

Adjustment

(8) If the early action credits are obtained in respect of fleets of the 2009 and 2010 model years that contain alcohol dual fuel vehicles or natural gas dual fuel vehicles, the number of early action credits that are available to offset a deficit incurred in respect of a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2012 or subsequent model years must be adjusted with the assumption that all alcohol dual fuel vehicles and natural gas dual fuel vehicles operate only on gasoline or diesel fuel.

SOR/2014-207, s. 16.

Definitions

30 (1) For the purposes of this section

(a) *heavy light-duty truck, light-duty vehicle, light light-duty truck* and *medium-duty passenger vehicle* have the same meaning as in subsection 1(1) of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*; and

(b) *loaded vehicle weight* means the curb weight of a vehicle plus 136.1 kg (300 pounds).

Alternative fleet combination for early action credits

(2) Instead of obtaining early action credits in respect of its fleets of passenger automobiles and light trucks of the 2008, 2009 and 2010 model years, a company may obtain early action credits in respect of its combined fleet of light-duty vehicles and light light-duty trucks that have a loaded vehicle weight of 1 701 kg (3,750 pounds) or less or its combined fleet of light light-duty trucks that have a loaded vehicle weight of more than 1 701 kg (3,750 pounds), heavy light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles of the same model years.

Fleet average CO₂ equivalent emission standard

(3) Section 29 applies to the combined fleets referred to in subsection (2), except that

(a) the fleet average CO₂ equivalent emission standard provided for in subsection 29(3) is the following:

Utilisation des points d'action précoce

(7) Sous réserve du paragraphe (8) et de l'alinéa 30(3)b), les règles prévues aux articles 21 et 22 relativement aux points s'appliquent également aux points d'action précoce.

Rajustement

(8) Si les points d'action précoce ont été obtenus à l'égard de parcs de l'année de modèle 2009 ou 2010 composés en partie de véhicules à alcool à double carburant ou de véhicules à gaz naturel à double carburant, le nombre de points d'action précoce qui est disponible pour compenser un déficit à l'égard d'un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2012 ou d'une année de modèle ultérieure doit être rajusté à partir de l'hypothèse selon laquelle tous les véhicules à alcool à double carburant et les véhicules à gaz naturel à double carburant fonctionnent seulement à l'essence ou au carburant diesel.

DORS/2014-207, art. 16.

Définitions

30 (1) Pour l'application du présent article :

a) *camionnette légère, camionnette lourde, véhicule léger* et *véhicule moyen à passagers* s'entendent au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*;

b) *poids avec charge* s'entend, à l'égard d'un véhicule, de sa masse en état de marche à laquelle sont ajoutés 136,1 kg (300 livres).

Parcs de remplacement pour crédits d'action précoce

(2) Au lieu d'obtenir les points d'action précoce à l'égard de ses parcs d'automobiles à passagers et de camions légers des années de modèle 2008, 2009 et 2010, l'entreprise peut les obtenir à l'égard de parcs des mêmes années de modèle composés soit de véhicules légers et de camionnettes légères ayant un poids avec charge d'au plus 1 701 kg (3 750 livres), soit de camionnettes légères ayant un poids avec charge supérieur à 1 701 kg (3 750 livres), de camionnettes lourdes et de véhicules moyens à passagers.

Normes moyennes d'émissions d'équivalent CO₂

(3) L'article 29 s'applique aux parcs visés au paragraphe (2), sauf que :

a) la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂ prévue au paragraphe 29(3) est la suivante :

(i) in the case of the 2008 and 2009 model years, the fleets of light-duty vehicles and light light-duty trucks that have a loaded vehicle weight of 1 701 kg (3,750 pounds) or less, 323 grams/mile,

(ii) in the case of the 2008 and 2009 model years, the fleets of light light-duty trucks that have a loaded vehicle weight of more than 1 701 kg (3,750 pounds), heavy light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles, 439 grams/mile,

(iii) in the case of the 2010 model year, the fleets of light-duty vehicles and light light-duty trucks that have a loaded vehicle weight of 1 701 kg (3,750 pounds) or less, 301 grams/mile, and

(iv) in the case of the 2010 model year, the fleets of light light-duty trucks that have a loaded vehicle weight of more than 1 701 kg (3,750 pounds), heavy light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles, 420 grams/mile; and

(b) a company that obtains early action credits in respect of its combined fleet of the 2009 model year cannot transfer them to another company.

Reports

2011 model year report

31 (1) A company must submit to the Minister a report for the end of model year for the 2011 model year signed by a person who is authorized to act on behalf of the company no later than May 1, 2012.

Content of report

(2) Subject to subsection (3), the end of model year 2011 model year report must contain the following information:

(a) in respect of each of the company's fleets of the 2011 model year,

(i) the fleet average CO₂ equivalent emission standard, calculated in accordance with section 16, and expressed in grams per mile,

(ii) the fleet average carbon-related exhaust emission value, calculated in accordance with subsection 18.1(1), and the values and data used in the calculation of that value,

(iii) the total number of advanced technology vehicles included in the fleet for calculating the fleet average carbon-related exhaust emission value,

(i) 323 grammes/mille pour les parcs de véhicules légers et de camionnettes légères des années de modèle 2008 et 2009 ayant un poids du véhicule chargé d'au plus 1 701 kg (3 750 livres),

(ii) 439 grammes/mille pour les parcs de camionnettes légères ayant un poids avec charge supérieur à 1 701 kg (3 750 livres), de camionnettes lourdes et de véhicules moyens à passagers des années de modèle 2008 et 2009,

(iii) 301 grammes/mille pour les parcs de véhicules légers et de camionnettes légères de l'année de modèle 2010 ayant un poids avec charge d'au plus 1 701 kg (3 750 livres),

(iv) 420 grammes/mille pour les parcs de camionnettes légères ayant un poids avec charge supérieur à 1 701 kg (3 750 livres), de camionnettes lourdes et de véhicules moyens à passagers de l'année de modèle 2010;

b) les points d'action précoce obtenus à l'égard de parcs de l'année de modèle 2009 ne peuvent être transférés à une autre entreprise.

Rapports

Rapport pour l'année de modèle 2011

31 (1) L'entreprise fournit au ministre, au plus tard le 1^{er} mai 2012, un rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle 2011 signé par une personne autorisée à agir pour son compte.

Contenu du rapport

(2) Sous réserve du paragraphe (3), le rapport de fin d'année de modèle de l'entreprise pour l'année de modèle 2011 contient les renseignements suivants :

a) pour chacun de ses parcs de l'année de modèle 2011 :

(i) la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂ calculée conformément à l'article 16 et exprimée en grammes par mille,

(ii) la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone du parc, calculée conformément au paragraphe 18.1(1), ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul,

(iii) le nombre total de véhicules à technologie de pointe inclus dans le parc pour le calcul de la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone,

(iv) the number of credits or deficits, calculated in accordance with subsection 20(3) and, if applicable, the number of available credits adjusted in accordance with subsection 21(4),

(v) the information set out in paragraphs 33(2)(g), (j) to (o), (q), (r) and (t),

(vi) if applicable, a statement that the company has elected to exclude from its fleets the passenger automobiles or light trucks that it manufactures or imports and that will be used in Canada solely for the purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing,

(vii) if applicable, a statement that the company has elected to include in its fleets all of its passenger automobiles or light trucks of the 2011 model year,

(viii) if applicable, a statement that the company has elected to exclude all emergency vehicles from its fleets of passenger automobiles or light trucks, and

(ix) if any, the number of CO₂ emission credits and early action credits that are used to offset a deficit incurred in respect of the fleets, as well as their identification by fleet of origin and model year; and

(b) in respect of its fleets of the 2008 to 2010 model years, the total number of early action credits calculated in accordance with subsection 29(1), and, if applicable, the number of available early action credits adjusted in accordance with subsection 29(8) for both fleets of those model years; and

(c) the total number of advanced technology vehicles included for the fleets of the 2008 to 2010 model years in the calculation conducted for the purposes of section 29.

Reporting early action credits

(3) In order to obtain early action credits under section 29 or 30 in respect of its fleets of the 2008 to 2010 model years, a company must also include in its 2011 model year report the following information in respect of each of the 2008 to 2010 model years and each fleet:

(a) the number of credits or deficits calculated in accordance with subsection 20(3);

(b) the fleet average CO₂ equivalent emission standard used in the calculation of the number of credits or deficits;

(iv) le nombre de points ou la valeur du déficit, calculés conformément au paragraphe 20(3) et, s'il y a lieu, le nombre de points disponibles rajusté conformément au paragraphe 21(4),

(v) les renseignements prévus aux alinéas 33(2)g), j) à o), q), r) et t),

(vi) s'il y a lieu, une déclaration portant que l'entreprise a choisi d'exclure de ses parcs les automobiles à passagers ou les camions légers qu'elle construit ou importe qui sont destinés à être utilisés au Canada à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales,

(vii) s'il y a lieu, une déclaration portant que l'entreprise a choisi d'inclure l'ensemble de ses automobiles à passagers ou de ses camions légers de l'année de modèle 2011 dans ses parcs,

(viii) s'il y a lieu, une déclaration portant que l'entreprise a choisi d'exclure les véhicules d'urgence de ses parcs d'automobiles à passagers et de camions légers,

(ix) le cas échéant, le nombre de points relatifs aux émissions de CO₂ et de points d'action précoce qui sont utilisés pour compenser le déficit subi à l'égard des parcs, ainsi que le parc et l'année de modèle à l'égard de laquelle ils ont été obtenus;

b) le nombre total des points d'action précoce calculés pour ses parcs des années de modèle 2008 à 2010 conformément au paragraphe 29(1) et, s'il y a lieu, le nombre de points disponible rajusté conformément au paragraphe 29(8) à l'égard des deux parcs pour ces années de modèle;

c) le nombre total de véhicules à technologie de pointe inclus pour les parcs des années de modèle 2008 à 2010 pour le calcul effectué pour l'application de l'article 29.

Déclaration des points d'action précoce

(3) Pour obtenir des points d'action précoce en vertu des articles 29 ou 30 pour ses parcs des années de modèle 2008 à 2010, l'entreprise doit également inclure dans son rapport les renseignements ci-après pour chacune des années de modèle 2008 à 2010 et pour chacun de ses parcs :

a) le nombre de points ou la valeur du déficit, calculés conformément au paragraphe 20(3);

- (c)** the fleet average CO₂ equivalent emission value, calculated in accordance with section 18;
- (d)** the fleet average carbon-related exhaust emission value, calculated in accordance with subsection 18.1(2);
- (e)** the total number of vehicles in the fleet;
- (f)** the carbon-related exhaust emission value for each model type in the fleet, calculated in accordance with subsection 18.1(2), and all the values and data used in the calculation of that value;
- (g)** the number of vehicles of each model type;
- (h)** if the company calculates an allowance referred to in subsection 18.2(1), the value of the allowance for the fleet and, for each air conditioning system,
- (i)** a description of the system,
- (ii)** the CO₂ equivalent leakage reduction, calculated in accordance with that subsection, and all the values and data used in the calculation of the reduction, and
- (iii)** the total number of vehicles in the fleet that are equipped with the system;
- (i)** if the company calculates an allowance referred to in subsection 18.2(2), the value of the allowance for the fleet and, for each air conditioning system,
- (i)** a description of the system,
- (ii)** the air conditioning efficiency allowance, calculated in accordance with that subsection, and all the values and data used in the calculation of the allowance, and
- (iii)** the total number of vehicles in the fleet that are equipped with the system;
- (j)** if the company calculates an allowance referred to in subsection 18.3(5), the value of the allowance for the fleet and, for each innovative technology,
- (i)** a description of the technology,
- (ii)** the allowance for each innovative technology, determined in accordance with that subsection and, if applicable, subsection 18.3(6), and the values and data used in the calculation of the allowance, and
- (iii)** the total number of vehicles in the fleet that are equipped with the technology; and
- b)** la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂ utilisée pour le calcul des points ou la valeur du déficit;
- c)** la valeur moyenne des émissions d'équivalent CO₂, calculée conformément à l'article 18;
- d)** la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone de chaque parc, calculée conformément au paragraphe 18.1(2);
- e)** le nombre total de véhicules dans le parc;
- f)** la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone, calculée conformément au paragraphe 18.1(2) pour chaque type de modèle dans le parc, ainsi que toutes les valeurs et données utilisées pour le calcul;
- g)** le nombre de véhicules de chaque type de modèle;
- h)** si l'entreprise calcule l'allocation prévue au paragraphe 18.2(1), la valeur de l'allocation pour le parc et, pour chaque système de climatisation :
- (i)** une description du système,
- (ii)** la réduction des fuites d'équivalent CO₂, calculée conformément à ce paragraphe, ainsi que toutes les valeurs et données utilisées pour le calcul de la réduction,
- (iii)** le nombre total de véhicules dans le parc dotés du système;
- i)** si l'entreprise calcule l'allocation prévue au paragraphe 18.2(2), la valeur de l'allocation pour le parc et, pour chaque système de climatisation :
- (i)** une description du système,
- (ii)** l'allocation liée à l'efficacité de la climatisation, calculée conformément à ce paragraphe, ainsi que toutes les valeurs et les données utilisées pour le calcul de l'allocation,
- (iii)** le nombre total de véhicules dans le parc dotés du système;
- j)** si l'entreprise calcule l'allocation prévue au paragraphe 18.3(5), la valeur de l'allocation pour le parc et, pour chaque technologie innovatrice :
- (i)** une description de la technologie,
- (ii)** l'allocation pour chaque technologie innovatrice, déterminée conformément à ce paragraphe et,

(k) if applicable, evidence of the EPA approval referred to in subsection 18.3(6).

SOR/2014-207, ss. 17, 23, 24.

32 [Repealed, SOR/2014-207, s. 18]

End of model year report

33 (1) Unless a company meets the conditions of section 14, it must submit to the Minister, for vehicles of the 2012 and subsequent model years, an end of model year report signed by a person who is authorized to act on behalf of the company, no later than May 1 of the calendar year following the calendar year that corresponds to the model year in question.

Content

(2) The end of model year report, for a given model year, must contain the following information in respect of each of the company's fleets:

- (a)** if applicable, a statement that the company has elected to create a temporary optional fleet of passenger automobiles or light trucks;
- (b)** if applicable, a statement that the company has elected to exclude from its fleets the passenger automobiles or light trucks that it manufactures or imports and that will be used in Canada solely for the purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing;
- (b.1)** if applicable, a statement that the company has elected to exclude emergency vehicles from its fleets of passenger automobiles and light trucks;
- (c)** the fleet average CO₂ equivalent emission standard, calculated in accordance with subsection 17(3);
- (d)** the CO₂ emission target value for each group, determined for the purposes of section 17, and the values and data used in the calculation of that value;
- (e)** the number of vehicles in each group constituted for the purposes of section 17;
- (f)** the total number of vehicles in the fleet;
- (g)** the fleet average CO₂ equivalent emission value, calculated in accordance with section 18;

s'il y a lieu, au paragraphe 18.3(6), ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul de l'allocation,

(iii) le nombre total de véhicules dans le parc qui sont dotés de la technologie;

k) s'il y a lieu, l'attestation de l'approbation de l'EPA visée au paragraphe 18.3(6).

DORS/2014-207, art. 17, 23 et 24.

32 [Abrogé, DORS/2014-207, art. 18]

Rapports de fin d'année de modèle

33 (1) Sauf si elle satisfait aux conditions de l'article 14, l'entreprise fournit au ministre, à l'égard des véhicules de l'année de modèle 2012 et des années de modèle ultérieures, un rapport de fin d'année de modèle signé par une personne autorisée à agir pour son compte, au plus tard le 1^{er} mai de l'année civile qui suit la fin de l'année civile correspondant à l'année de modèle visée par le rapport.

Contenu

(2) Le rapport de fin d'année de modèle, pour une année de modèle donnée, contient tous les renseignements ci-après pour chacun des parcs de l'entreprise :

- a)** s'il y a lieu, une déclaration portant que l'entreprise a choisi de constituer des parcs optionnels provisoires d'automobiles à passagers ou de camions légers;
- b)** s'il y a lieu, une déclaration portant que l'entreprise a choisi d'exclure de ses parcs les automobiles à passagers ou les camions légers qu'elle construit ou importe qui sont destinés à être utilisés au Canada à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales;
- b.1)** s'il y a lieu, une déclaration portant que l'entreprise a choisi d'exclure les véhicules d'urgence de ses parcs d'automobiles à passagers et de camions légers;
- c)** la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂, calculée conformément au paragraphe 17(3);
- d)** la valeur cible d'émissions de CO₂, déterminée pour chaque groupe pour l'application de l'article 17, ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul;
- e)** le nombre de véhicules dans chaque groupe constitué pour l'application de l'article 17;
- f)** le nombre total de véhicules dans le parc;
- g)** la valeur moyenne des émissions d'équivalent CO₂ pour le parc, calculée conformément à l'article 18;

(h) the fleet average carbon-related exhaust emission value, calculated in accordance with subsection 18.1(2);

(i) the carbon-related exhaust emission value for each model type, calculated in accordance with subsection 18.1(2), and the values and data used in the calculation of that value;

(i.1) if applicable, evidence demonstrating that the alternative value for the weighting factor “F” referred to in subsection 18.1(7) is more representative of the company’s fleet;

(j) the total number of advanced technology vehicles included in the fleet in the calculation of the fleet average carbon-related exhaust emission value;

(k) the number of vehicles of each model type in the fleet;

(l) if the company calculates an allowance referred to in subsection 18.2(1), the value of the allowance for the fleet and, for each air conditioning system,

(i) a description of the system,

(ii) the CO₂ equivalent leakage reduction, determined in accordance with that subsection, and the values and data used in the calculation of the reduction, and

(iii) the total number of vehicles in the fleet that are equipped with the system;

(m) if the company calculates an allowance referred to in subsection 18.2(2), the value of the allowance for the fleet and, for each air conditioning system,

(i) a description of the system,

(ii) the air conditioning efficiency allowance, determined in accordance with that subsection, and the values and data used in the calculation of the allowance, and

(iii) the total number of vehicles in the fleet that are equipped with the system;

(m.1) if the company calculates an allowance referred to in subsection 18.3(1), the value of the allowance for the fleet and, for each innovative technology,

(i) a description of the technology,

(ii) the allowance for that technology, determined in accordance with subsection 18.3(1) or (2), the

h) la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour le parc, calculée conformément au paragraphe 18.1(2);

i) la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone, déterminée conformément au paragraphe 18.1(2), pour chaque type de modèle, ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul de cette valeur;

i.1) s'il y a lieu, des éléments de preuve démontrant que la valeur de remplacement pour le facteur de pondération F visé au paragraphe 18.1(7) est plus représentative du parc;

j) le nombre total de véhicules à technologie de pointe inclus dans le parc pour le calcul de la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone;

k) le nombre de véhicules de chaque type de modèle dans le parc;

l) si l'entreprise calcule l'allocation prévue au paragraphe 18.2(1), la valeur de l'allocation pour le parc et, pour chaque système de climatisation :

(i) une description du système,

(ii) la réduction des fuites d'équivalent CO₂, déterminée conformément à ce paragraphe, ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul de la réduction,

(iii) le nombre total de véhicules dans le parc qui sont dotés du système;

m) si l'entreprise calcule l'allocation prévue au paragraphe 18.2(2), la valeur de l'allocation pour le parc et, pour chaque système de climatisation :

(i) une description du système,

(ii) l'allocation liée à l'efficacité de la climatisation, déterminée conformément à ce paragraphe, ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul de l'allocation,

(iii) le nombre total de véhicules dans le parc qui sont dotés du système;

m.1) si l'entreprise calcule l'allocation prévue au paragraphe 18.3(1), la valeur de l'allocation pour le parc et, pour chaque technologie innovatrice :

(i) une description de la technologie,

values and data used in the calculation of the allowance and, if applicable, evidence of the EPA approval referred to in paragraph 18.3(2)(b) or the evidence referred to in paragraph 18.3(2)(c), and

(iii) the total number of vehicles in the fleet that are equipped with the technology;

(n) if the company calculates an allowance referred to in subsection 18.3(5), the value of the allowance for the fleet and, for each innovative technology,

(i) a description of the technology,

(ii) the allowance for that technology, determined in accordance with subsection 18.3(5) or (6), the values and data used in the calculation of the allowance, and, if applicable, evidence of the EPA approval referred to in paragraph 18.3(6)(a) or the evidence referred to in paragraph 18.3(6)(b), and

(iii) the total number of vehicles in the fleet that are equipped with the technology;

(o) if the company calculates an allowance referred to in subsection 18.4(1), the value of the allowance for the fleet and the values and data used in the calculation of the allowance;

(p) the number of credits or deficits, calculated in accordance with subsection 20(3) for the fleet;

(q) if applicable, a statement that the company has elected to apply subsection 18.1(3) and an indication of the number of credits obtained as a result of this election and of the number of vehicles in question;

(q.1) if applicable, a statement that the company has elected to apply subsection 18.1(4) and an indication of the number of credits obtained as a result of this election and of the number of vehicles in question;

(r) if any, the number of CO₂ emission credits and early action credits that are used to offset a deficit incurred in respect of the fleet of the model year in question or an outstanding deficit incurred in respect of the fleet, as well as their identification by fleet of origin and model year;

(s) if any, the amount of the payment made to the Receiver General to obtain the credits and the number of credits obtained upon such payment under section 23 that are used to offset a deficit incurred in respect of the fleets;

(s.1) if applicable, a statement that the company has elected to apply section 28.1, an indication of the total

(ii) l'allocation pour cette technologie, déterminée conformément à ce paragraphe ou au paragraphe 18.3(2), ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul de l'allocation et, s'il y a lieu, l'attestation de l'approbation de l'EPA visée à l'alinéa 18.3(2)b) ou les éléments de preuve visés à l'alinéa 18.3(2)c),

(iii) le nombre total de véhicules dans le parc qui sont dotés de la technologie;

n) si l'entreprise calcule l'allocation prévue au paragraphe 18.3(5), la valeur de l'allocation pour le parc et, pour chaque technologie innovatrice :

(i) une description de la technologie,

(ii) l'allocation pour cette technologie, déterminée conformément à ce paragraphe ou au paragraphe 18.3(6), ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul de l'allocation et, s'il y a lieu, l'attestation de l'approbation de l'EPA visée à l'alinéa 18.3(6)a) ou les éléments de preuve visés à l'alinéa 18.3(6)b),

(iii) le nombre total de véhicules dans le parc qui sont dotés de la technologie;

o) si l'entreprise calcule l'allocation prévue au paragraphe 18.4(1), la valeur de l'allocation pour le parc ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul de l'allocation;

p) le nombre de points ou la valeur du déficit, calculés conformément au paragraphe 20(3) pour le parc;

q) s'il y a lieu, une déclaration portant que l'entreprise a choisi de se prévaloir du paragraphe 18.1(3), le nombre de points qui en découle et le nombre de véhicules en cause;

q.1) s'il y a lieu, une déclaration portant que l'entreprise a choisi de se prévaloir du paragraphe 18.1(4), le nombre de points qui en découle et le nombre de véhicules en cause;

r) le cas échéant, le nombre de points relatifs aux émissions de CO₂ et de points d'action précoce qui sont utilisés pour compenser le déficit subi à l'égard du parc pour l'année de modèle en cause ou un déficit antérieur subi à l'égard de ce parc, ainsi que le parc et l'année de modèle à l'égard de laquelle ils ont été obtenus;

s) le cas échéant, le montant du paiement fait au receveur général pour obtenir des points ainsi que le nombre de points ainsi obtenus en vertu de l'article 23

number of passenger automobiles and light trucks of the 2009 model year that were manufactured or imported for sale in Canada by the company and

(i) if the company results from a merger that took place after December 31, 2009, an indication of the total number of passenger automobiles and light trucks of the 2009 model year that were manufactured or imported for sale in Canada by each company involved in the merger, and

(ii) if the company purchased one or more companies after December 31, 2009, an indication of the total number of passenger automobiles and light trucks of the 2009 model year that were manufactured or imported for sale in Canada by each company it purchased; and

(t) an accounting of all the CO₂ emission credits and early action credits and deficits incurred for each model year and for each fleet.

Content — temporary optional fleets

(3) If a company elects to create a temporary optional fleet of passenger automobiles or light trucks, the end of model year reports for all the model years in respect of which an optional fleet was created must also contain the following information in respect of each of the company's temporary optional fleets:

(a) a statement that

(i) the company has elected to exclude from its temporary optional fleets the passenger automobiles or light trucks that it manufactures or imports and that will be used in Canada solely for the purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing,

(i.1) the company has elected to exclude emergency vehicles from its temporary optional fleets,

(ii) indicates the total number of passenger automobiles or light trucks manufactured or imported for sale in Canada of the 2009 model year and, if applicable, those from the companies that have been purchased or merged, and

et qui sont utilisés pour compenser le déficit subi à l'égard des parcs;

s.1) s'il y a lieu, une déclaration portant que l'entreprise a choisi de se prévaloir de l'article 28.1, le nombre total d'automobiles à passagers et de camions légers de l'année de modèle 2009 qu'elle a construits ou importés en vue de les vendre au Canada, ainsi que les précisions suivantes :

(i) si l'entreprise est issue d'une fusion qui a eu lieu après le 31 décembre 2009, le nombre total d'automobiles à passagers et de camions légers de l'année de modèle 2009 qui ont été construits ou importés en vue de les vendre au Canada par chaque entreprise qui a fusionné,

(ii) si l'entreprise en a acquis une ou plusieurs autres après le 31 décembre 2009, le nombre total d'automobiles à passagers et de camions légers de l'année de modèle 2009 qui ont été construits ou importés en vue de les vendre au Canada par chaque entreprise qu'elle a acquise;

t) le bilan, pour chaque année de modèle et chaque parc, des points relatifs aux émissions de CO₂, des points d'action précoce et des déficits.

Contenu — parcs optionnels provisoires

(3) Si l'entreprise a choisi de constituer des parcs optionnels provisoires d'automobiles à passagers ou de camions légers, son rapport de fin d'année de modèle pour toute année de modèle à l'égard de laquelle un parc optionnel a été constitué, contient également tous les renseignements ci-après pour chacun de ses parcs optionnels provisoires :

a) une déclaration :

(i) portant que l'entreprise a choisi d'exclure de ses parcs optionnels provisoires les automobiles à passagers ou les camions légers qu'elle construit ou importe et qui sont destinés à être utilisés au Canada à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales,

(i.1) portant que l'entreprise a choisi d'exclure de ses parcs optionnels provisoires les véhicules d'urgence,

(ii) indiquant le total des automobiles à passagers et camions légers qu'elle a construits ou importés en vue de les vendre au Canada pour l'année de modèle 2009, ainsi que, s'il y a lieu, celui des entreprises qu'elle a acquises ou de la fusion desquelles elle est issue,

- (iii)** indicates that it results from the merger that has taken place after September 23, 2010 or if it has acquired other companies after that date;
- (b)** the optional fleet average CO₂ equivalent emission standard, calculated in accordance with subsection 24(2);
- (c)** the CO₂ emission target value for each group, determined for the purposes of section 17, and the values and data used in the calculation of that value;
- (d)** the number of vehicles in each group constituted for the purposes of section 17;
- (e)** the total number of vehicles in the temporary optional fleet;
- (f)** the fleet average CO₂ equivalent emission value, calculated in accordance with section 18;
- (g)** the fleet average carbon-related exhaust emission value, calculated in accordance with subsection 18.1(2);
- (h)** the carbon-related exhaust emission value for each model type, calculated in accordance with subsection 18.1(2), and the values and data used in the calculation of that value;
- (i)** the number of vehicles of each model type in the temporary optional fleet;
- (j)** if the company calculates an allowance referred to in subsection 18.2(1), the value of the allowance for the temporary optional fleet and, for each air conditioning system,
- (i)** a description of the system,
- (ii)** the CO₂ equivalent leakage reduction, determined in accordance with that subsection, and the values and data used in the calculation of the reduction, and
- (iii)** the total number of vehicles in the temporary optional fleet that are equipped with the system;
- (k)** if the company calculates an allowance referred to in subsection 18.2(2), the value of the allowance for the temporary optional fleet and, for each air conditioning system,
- (i)** a description of the system,
- (ii)** the air conditioning efficiency allowance, determined in accordance with that subsection, and the
- (iii)** indiquant si elle est issue d'une fusion qui a eu lieu après le 23 septembre 2010 ou si elle a acquis d'autres entreprises après cette date;
- b)** la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂, calculée conformément au paragraphe 24(2);
- c)** la valeur cible d'émissions de CO₂, déterminée pour chaque groupe pour l'application de l'article 17, ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul;
- d)** le nombre de véhicules dans chaque groupe constitué pour l'application de l'article 17;
- e)** le nombre total de véhicules dans le parc optionnel provisoire;
- f)** la valeur moyenne des émissions d'équivalent CO₂, calculée conformément à l'article 18;
- g)** la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone, calculée conformément au paragraphe 18.1(2);
- h)** la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone, calculée conformément au paragraphe 18.1(2), pour chaque type de modèle, ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul;
- i)** le nombre de véhicules de chaque type de modèle dans le parc optionnel provisoire;
- j)** si l'entreprise calcule l'allocation prévue au paragraphe 18.2(1), la valeur de l'allocation pour le parc optionnel provisoire et, pour chaque système de climatisation :
- (i)** une description du système,
- (ii)** la réduction des fuites d'équivalent CO₂, déterminée conformément à ce paragraphe, ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul de la réduction,
- (iii)** le nombre total de véhicules dans le parc optionnel provisoire qui sont dotés du système;
- k)** si l'entreprise calcule l'allocation prévue au paragraphe 18.2(2), la valeur de l'allocation pour le parc optionnel provisoire et, pour chaque système de climatisation :
- (i)** une description du système,
- (ii)** l'allocation liée à l'efficacité de la climatisation, déterminée conformément à ce paragraphe, ainsi

values and data used in the calculation of the allowance, and

(iii) the total number of vehicles in the temporary optional fleet that are equipped with the system;

(k.1) if the company calculates an allowance referred to in subsection 18.3(1), the value of the allowance for the temporary optional fleet and, for each innovative technology,

(i) a description of the technology,

(ii) the allowance for that technology, determined in accordance with subsection 18.3(1) or (2), the values and data used in the calculation of the allowance and, if applicable, evidence of the EPA approval referred to in paragraph 18.3(2)(b) or the evidence referred to in paragraph 18.3(2)(c), and

(iii) the total number of vehicles in the temporary optional fleet that are equipped with the technology;

(l) if a company calculates an allowance referred to in subsection 18.3(5), the value of the allowance for the temporary optional fleet and, for each innovative technology,

(i) a description of the technology,

(ii) the allowance for that technology, determined in accordance with subsection 18.3(5) or (6), the values and data used in the calculation of the allowance and, if applicable, evidence of the EPA approval referred to in paragraph 18.3(6)(a) or the evidence referred to in paragraph 18.3(6)(b), and

(iii) the total number of vehicles in the temporary optional fleet that are equipped with the technology;

(m) if applicable, evidence of the EPA approval referred to in subsection 18.3(6);

(n) the number of credits or deficits, calculated in accordance with subsection 20(3);

(o) if any, the number of CO₂ emission credits, credits obtained in respect of a temporary optional fleet and early action credits that are used to offset a deficit incurred in respect of the temporary optional fleet of the model year in question or an outstanding deficit incurred in respect of the temporary optional fleet, as well as their identification by fleet of origin and model year; and

que les valeurs et données utilisées pour le calcul de l'allocation,

(iii) le nombre total de véhicules dans le parc optionnel provisoire qui sont dotés du système;

k.1) si l'entreprise calcule l'allocation prévue au paragraphe 18.3(1), la valeur de l'allocation pour le parc optionnel provisoire et, pour chaque technologie innovatrice :

(i) une description de la technologie,

(ii) l'allocation pour cette technologie, déterminée conformément à ce paragraphe ou au paragraphe 18.3(2), ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul de l'allocation et, s'il y a lieu, l'attestation de l'approbation de l'EPA visée à l'alinéa 18.3(2)(b) ou les éléments de preuve visés à l'alinéa 18.3(2)(c),

(iii) le nombre total de véhicules dans le parc optionnel provisoire qui sont dotés de la technologie;

l) si l'entreprise calcule l'allocation prévue au paragraphe 18.3(5), la valeur de l'allocation pour le parc optionnel provisoire et, pour chaque technologie innovatrice :

(i) une description de la technologie,

(ii) l'allocation pour cette technologie, déterminée conformément à ce paragraphe ou au paragraphe 18.3(6), ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul de l'allocation et, s'il y a lieu, l'attestation de l'approbation de l'EPA visée à l'alinéa 18.3(6)(a) ou les éléments de preuve visés à l'alinéa 18.3(6)(b),

(iii) le nombre total de véhicules dans le parc optionnel provisoire qui sont dotés de la technologie;

m) s'il y a lieu, l'attestation de l'approbation de l'EPA visée au paragraphe 18.3(6);

n) le nombre de points ou la valeur du déficit, calculés conformément au paragraphe 20(3);

o) le cas échéant, le nombre de points relatifs aux émissions de CO₂, de points obtenus pour le parc optionnel provisoire et de points d'action précoce qui sont utilisés pour compenser le déficit subi à l'égard du parc optionnel provisoire pour l'année de modèle en cause ou un déficit antérieur subi à l'égard de ce parc, ainsi que le parc et l'année de modèle à l'égard de laquelle ils ont été obtenus;

(p) an accounting of all the credits obtained in respect of a temporary optional fleet and deficits incurred for each model year and for each temporary optional fleet.

Additional information

(4) The end of model year report must also contain the following information on 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 in respect of which that company obtained those credits;
- (b)** the name, street address and, if different, the mailing address of the company that received the credits;
- (c)** the date of the transfer; and
- (d)** the number of credits transferred, expressed in megagrams.

SOR/2014-207, ss. 19, 23 to 25.

Format for submission

34 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.

Declaration

Declaration — subsection 14(1) or paragraph 14(1.1)(d)

35 (1) For the purposes of subsection 14(1) or paragraph 14(1.1)(d), a company must submit a declaration to the Minister, signed by a person who is authorized to act on behalf of the company, no later than May 1 of the calendar year that corresponds to the model year in respect of which the company does not wish to be subject to sections 13 and 17 to 20, and must specify in the declaration the total number of passenger automobiles and light trucks manufactured or imported for sale in Canada for each model year in question.

p) le bilan, pour chaque année de modèle et chaque parc optionnel provisoire, des points obtenus pour un parc optionnel provisoire et des déficits subis.

Autres renseignements

(4) 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 le rapport de fin d'année de modèle précédant, 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;
- 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, exprimés en mégagrammes.

DORS/2014-207, art. 19 et 23 à 25.

Forme du rapport

34 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.

Déclaration

Déclaration — paragraphe 14(1) et alinéa 14(1.1)d)

35 (1) Pour l'application du paragraphe 14(1) ou de l'alinéa 14(1.1)d), l'entreprise fournit au ministre, au plus tard le 1^{er} mai de l'année civile qui correspond à l'année de modèle pour laquelle elle ne veut pas être tenue de se conformer aux articles 13 et 17 à 20, une déclaration signée par une personne autorisée à agir pour son compte, qui précise le nombre total d'automobiles à passagers et de camions légers qui ont été construits et importés en vue de les vendre au Canada pour chacune des années de modèle en cause.

Declaration — paragraphs 14(1.1)(a) to (c)

(2) For the purposes of paragraphs 14(1.1)(a) to (c), a company must submit a declaration to the Minister, signed by a person who is authorized to act on behalf of the company, no later than May 1 of the calendar year that corresponds to two, three or four model years, as the case may be, following the first model year for which the company manufactures or imports passenger automobiles or light trucks for sale in Canada, and must specify in the declaration the total number of passenger automobiles and light trucks manufactured or imported for sale in Canada for the model year in question.

SOR/2014-207, s. 20.

Records**Evidence of Conformity****Evidence of conformity**

36 (1) In the case of a vehicle that is covered by an EPA certificate and that is either sold concurrently in Canada and the United States or has a national emissions mark applied to it, evidence of conformity for the purpose of paragraph 153(1)(b) of the Act in respect of a company must consist of

- (a)** a copy of the EPA certificate covering the vehicle;
- (b)** one or both of the following:
 - (i)** a document demonstrating that the vehicles covered by the EPA certificate are sold concurrently in Canada and the United States,
 - (ii)** a document demonstrating that the vehicle 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 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 that is permanently affixed to the vehicle in the form and location set out in section 1807 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, for the applicable model year.

U.S. control information label

(2) For the purpose of subsection (1), the U.S. emission control information label may be permanently affixed to

Déclaration — alinéas 14(1.1)a) à c)

(2) Pour l'application des alinéas 14(1.1)a) à c), l'entreprise fournit au ministre, au plus tard le 1^{er} mai de l'année civile qui correspond à deux, trois ou quatre années de modèle, selon le cas, après la première année de modèle pour laquelle l'entreprise a construit ou importé des automobiles à passagers ou des camions léger en vue de le vendre au Canada, une déclaration signée par une personne autorisée à agir pour son compte, qui précise le nombre total d'automobiles à passagers et de camions légers construits et importés en vue de les vendre au Canada pour l'année de modèle en cause.

DORS/2014-207, art. 20.

Dossiers**Justification de la conformité****Justification de la conformité**

36 (1) Pour l'application de l'alinéa 153(1)b) de la Loi à l'égard d'une entreprise, dans le cas d'un véhicule 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;
- b)** un document établissant l'une ou l'autre des situations ci-après ou les deux à la fois :
 - (i)** les véhicules visés par ce certificat sont vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période,
 - (ii)** le véhicule 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, et pour conserver ce même certificat;
- d)** une étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions, apposée en permanence sur le véhicule en la forme et à l'endroit prévus à l'article 1807 de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR pour l'année de modèle en question.

Étiquette américaine

(2) Pour l'application du paragraphe (1), l'étiquette américaine d'information peut être apposée en permanence

the vehicle in any other form and location that may be specified in Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR.

SOR/2015-186, s. 58.

Vehicles not sold in the United States

37 (1) For the purpose of paragraph 153(1)(b) of the Act, a company must obtain and produce evidence of conformity for a vehicle other than one referred to in subsection 36(1) in a form and manner satisfactory to the Minister, instead of as specified in that subsection.

Time of submission

(2) For greater certainty, a company must submit the evidence of conformity to the Minister before importing a vehicle or applying a national emissions mark to it.

Subsection 153(2) of the Act

38 For greater certainty, a company that imports a vehicle 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 37(1) before 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 leaves the possession or control of the company and before it is presented for registration under the laws of a province or an aboriginal government.

Fleet Average Records

Records — fleets

39 (1) A company must maintain records containing the following information for each of its fleets:

- (a)** the model year;
- (b)** the applicable fleet average CO₂ equivalent emission standard;
- (c)** the fleet average CO₂ equivalent emission value;
- (d)** the values and data used in calculating the fleet average CO₂ equivalent emission value, including information relating to the calculation of allowances;
- (e)** if applicable, a copy of the clarifications or additional information referred to in subsection 19(1); and
- (f)** the values used to calculate the CO₂ emission credits, the credits obtained in respect of a temporary optional fleet and the early action credits.

sur le véhicule en toute autre forme et à tout autre endroit prévus par la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR.

DORS/2015-186, art. 58.

Véhicules non vendus aux États-Unis

37 (1) Pour l'application de l'alinéa 153(1)b) de la Loi à l'égard d'une entreprise, dans le cas d'un véhicule autre que celui visé au paragraphe 36(1), celle-ci obtient et produit la justification de la conformité selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes plutôt que conformément à ce paragraphe.

Précisions

(2) Il est entendu que l'entreprise fournit la justification de la conformité au ministre avant d'importer le véhicule ou d'apposer la marque nationale sur celui-ci.

Paragraphe 153(2) de la Loi

38 Il est entendu que l'entreprise qui importe un véhicule ou appose la marque nationale sur celui-ci en vertu du paragraphe 153(2) de la Loi n'est pas tenue de fournir au préalable la justification de la conformité visée au paragraphe 37(1) au ministre, mais elle est tenue de le faire, en application du paragraphe 153(2) de la Loi, avant de se départir du véhicule et avant la présentation de ce dernier pour immatriculation sous le régime des lois d'une province ou d'un gouvernement autochtone.

Dossiers relatifs aux émissions moyennes du parc

Contenu du dossier — parcs

39 (1) Pour chacun de ses parcs, l'entreprise tient un dossier contenant les renseignements suivants :

- a)** l'année de modèle;
- b)** la norme moyenne d'émissions d'équivalent de CO₂ applicable pour le parc;
- c)** la valeur moyenne des émissions d'équivalent de CO₂ du parc;
- d)** les valeurs et données utilisées pour calculer la valeur moyenne des émissions d'équivalent de CO₂ du parc, y compris les renseignements relatifs au calcul des allocations;
- e)** s'il y a lieu, la copie des précisions ou des renseignements supplémentaires visés au paragraphe 19(1);

Records — vehicles

(2) A company must maintain records containing the following information for each vehicle in the fleet referred to in subsection (1):

- (a)** the model type and model year;
- (b)** the applicable fleet average CO₂ equivalent emission standard;
- (c)** in the case of a vehicle covered by an EPA certificate, the applicable test group identified in the application for the EPA certificate;
- (d)** the name and street address of the plant where the vehicle was assembled;
- (e)** the vehicle identification number;
- (f)** the applicable carbon-related exhaust emission value and the values and data used in calculating that value;
- (f.1)** in the case of a full-size pick-up truck in respect of which an allowance is calculated in accordance with subsection 18.4(1) for the use of a mild or strong hybrid electric technology, a description of the hybrid electric technology; and
- (g)** the name and street or mailing address of the first purchaser of the vehicle in Canada.

SOR/2014-207, s. 21.

Maintenance and Submission of Records

Maintenance of records

40 (1) A company must maintain, for vehicles of each model year, in writing or in a readily readable electronic or optical form,

- (a)** for a period of at least eight years after the end of the calendar year that corresponds to the model year in question, a copy of the reports referred to in sections 31 to 33;
- (b)** for a period of at least eight years after the date on which the main assembly of the vehicle was completed, the evidence of conformity referred to in section 36; and

- f)** les valeurs utilisées pour calculer les points relatifs aux émissions de CO₂, les points obtenus pour tout parc optionnel provisoire et les points d'action pré-coce.

Contenu du dossier — véhicules

(2) Pour chaque véhicule du parc visé au paragraphe (1), l'entreprise tient un dossier contenant les renseignements suivants :

- a)** le type de modèle et l'année de modèle;
- b)** la norme moyenne d'émissions d'équivalent de CO₂ applicable pour le parc;
- c)** dans le cas d'un véhicule visé par un certificat de l'EPA, le groupe d'essai identifié dans la demande de certificat;
- 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 gaz d'échappement liées au carbone applicable, ainsi que les valeurs et données utilisées pour calculer cette valeur;
- f.1)** dans le cas d'une grosse camionnette à l'égard de laquelle une allocation est calculée conformément au paragraphe 18.4(1) pour l'utilisation d'une technologie électrique hybride légère ou complète, une description de cette technologie;
- g)** le nom et l'adresse municipale ou postale du premier acheteur du véhicule au Canada.

DORS/2014-207, art. 21.

Tenue des dossiers et présentation de l'information

Durée de conservation

40 (1) L'entreprise tient les documents ci-après à l'égard des véhicules 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 31 à 33;
- b)** au moins huit ans après la date de la fin de l'assemblage principal du véhicule, les éléments de justification de la conformité visés à l'article 36;

(c) for a period of at least eight years after the end of the calendar year that corresponds to the model year in question, the records referred to in section 39.

Records maintained on behalf of a company

(2) If the evidence of conformity, the records and the copy of reports referred to in subsection (1) are maintained on behalf of a company, the company must keep a record of the name and street address and, if different, the mailing address of the person who maintains those records.

Written request for records

(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 request is delivered to the company; or
- (b) if the evidence of conformity or records referred to in section 36 or 37 must be translated from a language other than French or English, 60 days after the request is delivered to the company.

Information Regarding Suspension or Revocation of EPA Certificate

Information to be submitted

40.1 If an EPA certificate referred to in section 12 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 that are covered by the EPA certificate.

SOR/2015-186, s. 59.

(c) au moins huit ans après la fin de l'année civile qui correspond à l'année de modèle, les dossiers prévus à l'article 39.

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, l'entreprise tient un dossier comportant le nom et l'adresse municipale de la personne qui les conserve, ainsi que son adresse postale, si elle est différente.

Délai

(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 de ceux-ci, 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 36 ou 37 doivent être 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

40.1 Si le certificat de l'EPA visé à l'article 12 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 visés par le certificat.

DORS/2015-186, art. 59.

Importation Document

Importation for exhibition, demonstration, evaluation or testing

41 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

42 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 is made available, is the rate prescribed in section 43 of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

Application for Exemption

Application

43 A company applying under section 156 of the Act for an exemption from conformity with 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

44 (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 prescribed standard that applies to a vehicle is the product of 1.1 multiplied by the carbon-related exhaust emission value for the model type in question, calculated in accordance with subsection 18.1(2), or by the equivalent value in the case of a model type of the 2011 model year.

Document d'importation

Importation à des fins promotionnelles ou expérimentales

41 La justification que la personne est tenue de donner en application de l'alinéa 155(1)a) de la Loi doit être faite conformément à l'article 41 du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

Taux de location

Taux de location

42 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 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

43 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 doit fournir 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

44 (1) L'avis de défaut visé aux paragraphes 157(1) ou (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 réglementaire qui régit un véhicule correspond au produit de 1,1 par la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour le type de modèle en cause, déterminée conformément au paragraphe 18.1(2), ou par

Applicable standard — subconfiguration

(4) For the purposes of subsection (3), if the carbon-related exhaust emission value for a subconfiguration of the model type in question was used in the calculation under subsection 18.1(2), the prescribed standard that applies to a vehicle is the product of 1.1 multiplied by the carbon-related exhaust emission value for that subconfiguration.

SOR/2014-207, ss. 22, 23; SOR/2015-186, s. 60.

Coming into Force

Registration

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

la valeur équivalente à celle-ci dans le cas d'un type de modèle de l'année de modèle 2011.

Norme applicable — sous-configuration

(4) Pour l'application du paragraphe (3), si la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour la sous-configuration du type de modèle en cause a été utilisée pour le calcul prévu au paragraphe 18.1(2), la norme réglementaire qui régit le véhicule correspond au produit de 1,1 par la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour la sous-configuration.

DORS/2014-207, art. 22 et 23; DORS/2015-186, art. 60.

Entrée en vigueur

Enregistrement

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