



CANADA

CONSOLIDATION

CODIFICATION

Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations

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

SOR/2013-24

DORS/2013-24

Current to June 19, 2024

À jour au 19 juin 2024

Last amended on October 3, 2022

Dernière modification le 3 octobre 2022

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 June 19, 2024. The last amendments came into force on October 3, 2022. Any amendments that were not in force as of June 19, 2024 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 19 juin 2024. Les dernières modifications sont entrées en vigueur le 3 octobre 2022. Toutes modifications qui n'étaient pas en vigueur au 19 juin 2024 sont énoncées à la fin de ce document sous le titre « Modifications non en vigueur ».

TABLE OF PROVISIONS

Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations

	Interpretation
1	Definitions
1.1	Concurrent sale
	Application
2	Prescribed vehicles, engines and equipment
	Model Year
4	Model year
	Prescribed Classes of Vehicles, Engines and Equipment
5	Heavy-duty vehicles
	National Emissions Mark
6	Application
7	National emissions mark
	Labelling
8	Non EPA-certified engines
9	Non EPA-certified vehicles
9.1	Trailers not certified by EPA
10	Requirements
	Vehicles Manufactured in Stages
11	Requirements
	Greenhouse Gas Emission Standards
	General
	Application
12	January 1, 2014
12.1	January 1, 2020

TABLE ANALYTIQUE

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

	Définitions et interprétation
1	Définitions
1.1	Vente au Canada et aux États-Unis
	Application
2	Véhicules, moteurs et équipements désignés
	Année de modèle
4	Année de modèle
	Catégories de véhicules, de moteurs et d'équipements
5	Véhicules lourds
	Marque nationale
6	Demande d'autorisation
7	Marque nationale
	Étiquette
8	Moteurs non visés par un certificat de l'EPA
9	Véhicules non visés par un certificat de l'EPA
9.1	Remorques non visées par un certificat de l'EPA
10	Exigences
	Véhicules construits par étapes
11	Exigences
	Normes d'émissions de gaz à effet de serre
	Dispositions générales
	Application
12	1 ^{er} janvier 2014
12.1	1 ^{er} janvier 2020

	Engine Installed in Heavy-duty Vehicle		Moteur installé dans un véhicule lourd
12.2	Vocational vehicles or tractors	12.2	Véhicule spécialisé ou tracteur routier
	Heavy-duty Vehicles, Heavy-duty Engines and Trailers Covered by EPA Certificate		Véhicules lourds, moteurs de véhicules lourds et remorques visés par un certificat de l'EPA
13	Conforming to EPA certificate	13	Conformité au certificat de l'EPA
	Emission Control Systems		Système antipollution
14	On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations	14	Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs
	Adjustable Parameters		Paramètres réglables
15	Definition of adjustable parameter	15	Définition de paramètre réglable
	Air-conditioning Systems		Systèmes de climatisation
16	Standards	16	Normes
	Non-box Trailers and Non-aero Box Van Trailers		Remorques sans fourgon et remorques fourgons non aérodynamiques
16.1	Standards	16.1	Normes
	Small Volume Companies		Entreprises à faible volume
17	Exemption	17	Exemption
17.1	Exemption — trailers manufactured before January 1, 2021	17.1	Exemption — remorques fabriquées avant le 1 ^{er} janvier 2021
17.2	Exemption — trailers of the 2020 to 2026 model years	17.2	Exemption — remorques des années de modèle 2020 à 2026
	Composition of Fleets		Composition des parcs
18	Definition of fleet	18	Définition de parc
	Grouping into Fleets		Regroupement en parcs
19	Election applicable to all vehicles and engines	19	Choix applicable à tous les véhicules et moteurs
	Class 2B and Class 3 Heavy-duty Vehicles		Véhicules lourds des classes 2B et 3
	N₂O and CH₄ Emissions		Émissions de N₂O et de CH₄
20	Standards	20	Normes
	CO₂ Emissions		Émissions de CO₂
21	Average standard	21	Norme moyenne
22	Calculation of average standard	22	Calcul de la norme moyenne
23	Calculation of average values	23	Calcul des valeurs moyennes
	Test Methods and Calculations		Méthodes d'essai et calculs
24	General	24	Dispositions générales
	Special Grouping — Vehicles and Engines		Regroupement spécial — moteurs et véhicules
25	Spark-ignition engines	25	Moteurs à allumage commandé

	Vocational Vehicles		Véhicules spécialisés
26	CO ₂ emission standards — 2014 to 2020 model years	26	Norme d'émissions de CO ₂ — années de modèle 2014 à 2020
	Tractors		Tracteurs routiers
27	CO ₂ emission standards — 2014 to 2020 model years	27	Norme d'émissions de CO ₂ — années de modèle 2014 à 2020
	Vocational Tractors		Tracteurs routiers spécialisés
28	CO ₂ emission standards	28	Norme d'émissions de CO ₂
	Heavy-duty Engines		Moteurs de véhicules lourds
	N ₂ O and CH ₄ Emissions		Émissions de N ₂ O et de CH ₄
29	Standards	29	Normes
	CO ₂ Emissions		Émissions de CO ₂
30	Standard	30	Norme
31	Alternative emission standard — 2014 to 2016 model years	31	Norme de rechange — années de modèle 2014 à 2016
32	Value	32	Valeur
33	Calculation using fleets and subfleets	33	Calcul par parc et sous-parc
	Trailers		Remorques
33.1	CO ₂ emission standards — full-aero box van trailers	33.1	Normes d'émissions de CO ₂ — remorques fourgons totalement aérodynamiques
	CO ₂ Emission Credit System — Vehicles and Engines		Système de points relatifs aux émissions de CO ₂ — véhicules et moteurs
	Calculation of Credits and Deficits		Calcul des points et de la valeur du déficit
34	Credits	34	Points
35	Calculation	35	Calcul
	Additional Credits		Points supplémentaires
36	Obtaining additional credits	36	Obtention de points supplémentaires
37	Credit multiplier — Class 2B and Class 3 vehicles	37	Multiplicateur de points — véhicules des classes 2B et 3
38	Equivalent conventional vehicle and footprint	38	Véhicule ordinaire équivalent et empreinte
39	Definitions	39	Définitions
40	Calculation — Rankine-cycle engines	40	Calcul — moteurs à cycle de Rankine
40.1	Credit multipliers — 2021 to 2027 model years	40.1	Multiplicateurs de points — années de modèle 2021 à 2027
41	Innovative technologies	41	Technologies innovatrices
	Averaging Sets		Groupes de calcul de points
42	Calculation	42	Calcul
43	Date of credits or deficits	43	Date d'attribution
44	Use of credits — time limitations	44	Utilisation des points — délais
45	Deficits	45	Déficit

TABLE OF PROVISIONS

TABLE ANALYTIQUE

46	Acquisition or merger	46	Fusion ou acquisition
	Early Action Credits		Points d'action précoce
47	Eligibility	47	Admissibilité
	CO ₂ Emission Credit System — Full-aero Box Van Trailers		Système de points relatifs aux émissions de CO ₂ — remorques fourgons totalement aérodynamiques
	Calculation of Credits and Deficits		Calcul des points et de la valeur du déficit
47.1	Credits	47.1	Points
47.2	Calculation	47.2	Calcul
	Averaging Sets		Groupes de calcul de points
47.3	Calculation	47.3	Calcul
47.4	Offsetting	47.4	Compensation d'un déficit
47.5	Acquisition or merger	47.5	Fusion ou acquisition
	Reports		Rapports
	End of Model Year Report		Rapports de fin d'année de modèle
48	Deadline	48	Date limite
	Early Action Credits		Points d'action précoce
49	Contents	49	Contenu
	Format of Reports		Forme du rapport
50	Submission	50	Transmission
	Documentation		Documentation
51	Engine installation	51	Installation du moteur
52	Tire maintenance	52	Entretien des pneus
	Records		Dossiers
	Evidence of Conformity		Justification de la conformité
53	Vehicle, engine or trailer covered by EPA certificate	53	Véhicules, moteurs ou remorques visés par un certificat de l'EPA
54	Paragraph 153(1)(b) of Act	54	Alinéa 153(1)b) de la Loi
55	Subsection 153(2) of Act	55	Paragraphe 153(2) de la Loi
	Fleet Average Emissions		Émissions moyennes du parc
56	Contents	56	Contenu
	Engines Sold Concurrently		Moteurs vendus au Canada et aux États- unis
57	Evidence of number of engines sold	57	Preuve du nombre de moteurs vendus
	Vocational Tractors		Tracteurs routiers spécialisés
58	Vocational tractor	58	Tracteur routier spécialisé

	Maintenance and Submission of Records		Tenue des dossiers et présentation de l'information
59	Maintenance of records	59	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
59.1	Information to be submitted	59.1	Renseignements à fournir
	Importation Document		Document d'importation
60	Importation for exhibition, demonstration, evaluation or testing	60	Importation à des fins promotionnelles ou expérimentales
	Rental Rate		Taux de location
61	Annual rental rate	61	Taux de location annuel
	Application for Exemption		Demande de dispense
62	Application	62	Demande
	Defect Information		Information sur les défauts
63	Notice of defect	63	Avis de défaut
	Coming into Force		Entrée en vigueur
64	Registration	64	Enregistrement
	SCHEDULE		ANNEXE
	National Emissions Mark		Marque nationale

Registration
SOR/2013-24 February 22, 2013

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT,
1999

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

P.C. 2013-160 February 22, 2013

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

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

Enregistrement
DORS/2013-24 Le 22 février 2013

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

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

C.P. 2013-160 Le 22 février 2013

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

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

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

^b S.C. 1999, c. 33

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

^b L.C. 1999, ch. 33

Interpretation

Definitions

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

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

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

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

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

automatic tire inflation system means a pneumatically or electronically activated system that is installed on a vehicle or a trailer to maintain tire pressure at a specified value. (*dispositif automatique de gonflage des pneus*)

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

averaging set means, for the purpose of a company's participation in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47 or sections 47.1 to 47.5, as the case may be, any of the following groups of fleets of vehicles, engines or trailers:

- (a) Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles, excluding those that are vocational vehicles or incomplete vocational vehicles;

Définitions et interprétation

Définitions

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

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

autobus Véhicule spécialisé conçu pour transporter plus de quinze passagers. (*bus*)

autocar Autobus conçu pour le transport interurbain de passagers et non doté de dispositifs permettant à des passagers de rester debout. (*coach bus*)

autocaravane Véhicule spécialisé conçu pour fournir un logement temporaire et doté d'au moins quatre des éléments suivants :

- a) un appareil de cuisson;
- b) un réfrigérateur;
- c) une toilette autonome;
- d) un système de chauffage ou de climatisation;
- e) un système d'approvisionnement en eau potable, y compris un robinet et un évier;
- f) un système d'alimentation électrique de 110 à 125 volts en courant alternatif (VCA) ou un système d'alimentation en gaz propane. (*motor home*)

bétonnière Véhicule spécialisé conçu pour mélanger et transporter le béton dans une cuve rotative qui y est fixée de manière permanente. (*concrete mixer*)

BHP Unité de puissance au frein de 745,7 watts, exprimée en horse-power. (*brake horsepower* ou *BHP*)

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

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

calibrages Spécifications et tolérances propres à une conception, à une version ou à une application d'un composant ou d'un assemblage caractérisant le

(b) vocational vehicles that are light heavy-duty vehicles and incomplete vocational vehicles that are to become light heavy-duty vehicles;

(c) medium heavy-duty vehicles and heavy-duty incomplete vehicles that are to become medium heavy-duty vehicles, other than those that are of a type referred to in the table to subsection 26(1.2) and in respect of which the company has made the election referred to in that subsection;

(d) heavy heavy-duty vehicles and heavy-duty incomplete vehicles that are to become heavy heavy-duty vehicles, other than those that are of a type referred to in the table to subsection 26(1.2) and in respect of which the company has made the election referred to in that subsection;

(d.1) vocational vehicles that are all of the same type referred to in the table to subsection 26(1.2) and in respect of which the company has made the election referred to in that subsection;

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

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

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

(h) heavy heavy-duty engines;

(i) full-aero box van trailers that are short dry box van trailers and full-aero box van trailers that are short refrigerated box van trailers; or

(j) full-aero box van trailers that are long dry box van trailers and full-aero box van trailers that are long refrigerated box van trailers. (*groupe de calcul de points*)

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

box van trailer means a trailer — other than a tank trailer that is designed to transport liquids or gases — that has an enclosed cargo space that is permanently attached to the trailer chassis, has fixed sides and a fixed nose and roof. (*remorque fourgon*)

fonctionnement du composant ou de l'assemblage sur toute sa plage d'utilisation. (*calibration*)

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

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

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

CH₄ Méthane. (*CH₄*)

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

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

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

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

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

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

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

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

a) les petits véhicules lourds;

b) les véhicules mi-lourds;

c) les gros véhicules lourds. (*vehicle service class*)

classe de service d'un véhicule [Abrogée, DORS/2018-98, art. 1]

brake horsepower or **BHP** means a unit of brake power that is equal to 745.7 watts, expressed in horsepower. (*BHP*)

bus means a vocational vehicle that is designed to carry more than 15 passengers. (*autobus*)

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

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

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

CH₄ means methane. (*CH₄*)

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

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

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

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

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

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

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

CO₂ Dioxyde de carbone. (*CO₂*)

configuration de moteur À l'égard d'une famille de moteurs ou d'une sous-famille de moteurs, selon le cas, combinaison unique de composants et de calibrages de moteurs de véhicules lourds ayant un effet sur les émissions mesurées. (*engine configuration*)

configuration de véhicule À l'égard des véhicules lourds et des véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, *configuration* au sens de l'article 1819(d)(12)(i) de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR. (*vehicle configuration*)

courte Se dit d'une remorque dont la longueur est d'au plus 15,24 mètres (50 pieds). (*short*)

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

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

dispositif antipollution auxiliaire Tout élément de conception qui perçoit la température, la vitesse du véhicule, le régime du moteur, le rapport de transmission, la dépression dans la tubulure ou tout autre paramètre dans le but d'activer, de moduler, de retarder ou de désactiver le fonctionnement de toute partie du système antipollution. (*auxiliary emission control device*)

dispositif automatique de gonflage des pneus Dispositif activé par voie pneumatique ou électronique qui est installé sur un véhicule ou une remorque pour maintenir la pression des pneus à une valeur déterminée. (*automatic tire inflation system*)

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

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

- a) tout système de commande, y compris le logiciel, les systèmes de commande électronique et la logique de l'ordinateur;
- b) les calibrages du système de commande;

coach bus means a bus that is designed for intercity passenger transport and that is not equipped with features to accommodate standing passengers. (*autocar*)

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

concrete mixer means a vocational vehicle that is designed to mix and transport concrete in a revolving drum that is permanently mounted. (*bétonnière*)

CO₂ means carbon dioxide. (*CO₂*)

CO₂ family certification level, in respect of a company's heavy-duty engines, means the maximum CO₂ emission level determined by the company for a fleet, which is greater than or equal to the maximum CO₂ deteriorated emission level value calculated in accordance with subsection 32(1) for the engines that are included in the fleet. (*niveau de certification de la famille applicable au CO₂*)

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

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

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

deterioration factor means the factor used to account for the variation, if any, between the maximum emission level during the useful life of a vehicle or engine and the undeteriorated emission level measured at the point corresponding to a maximum of 6 437 km (4,000 miles) of operation in relation to a vehicle that has stabilized emissions and to a maximum of 125 hours of operation in relation to an engine that has stabilized emissions, determined in accordance with

- (a) sections 1819(d)(5) and 1823(m) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, in the case of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles, excluding those that are vocational vehicles or incomplete vocational vehicles;

- c) les résultats de l'interaction entre les systèmes;
- d) les composants physiques. (*element of design*)

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

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

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

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

facteur de détérioration Facteur utilisé pour tenir compte, le cas échéant, de variations entre le niveau maximal d'émissions au cours de la durée de vie utile et le niveau d'émissions non détérioré mesuré au point correspondant à une distance d'utilisation maximale de 6 437 km (4 000 milles), dans le cas d'un véhicule dont les émissions sont stabilisées, et à une durée d'utilisation maximale de 125 heures, dans le cas d'un moteur dont les émissions sont stabilisées, obtenu conformément aux articles suivants :

- a) pour les véhicules lourds et les véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés ou des véhicules spécialisés incomplets, les articles 1819(d)(5) et 1823(m) de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;
- b) pour les véhicules spécialisés, les véhicules spécialisés incomplets, les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets, l'article 241(c) de la sous-partie C, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR;
- c) pour les moteurs de véhicules lourds, l'article 150(g) de la sous-partie B, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR et à l'article 241(c) de la sous-partie C, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR. (*deterioration factor*)

famille de moteurs S'agissant des moteurs de véhicules lourds d'une entreprise, sauf ceux visés à l'article 25 :

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

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

dry box van trailer means a box van trailer other than a refrigerated box van trailer. (*remorque fourgon non frigorifique*)

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

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

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

emergency vehicle means a vocational vehicle that is designed for use as an ambulance or fire truck. (*véhicule d'urgence*)

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

engine configuration means a unique combination of heavy-duty engine hardware and calibration that has an effect on measured emissions within an engine family or engine subfamily, as the case may be. (*configuration de moteur*)

engine family, in respect of a company's heavy-duty engines other than those referred to in section 25, means

- (a)** if they are covered by an EPA certificate, the grouping for which the EPA certificate was issued; or
- (b)** if they are not covered by an EPA certificate, the grouping determined in accordance with section 230 of

a) s'ils sont visés par un certificat de l'EPA, le groupe pour lequel ce certificat a été délivré;

b) s'ils ne sont pas visés par un certificat de l'EPA, le groupe établi conformément à l'article 230 de la sous-partie C, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR. (*engine family*)

famille de remorques S'agissant des remorques d'une entreprise :

a) si elles sont visées par un certificat de l'EPA, le groupe pour lequel ce certificat a été délivré;

b) si elles ne sont pas visées par un certificat de l'EPA, le groupe visé à l'article 230 de la sous-partie C, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, où « véhicule », aux articles 230(b) et (d)(3) de la sous-partie C, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, s'entend de « remorque ». (*trailer family*)

famille de véhicules S'agissant des tracteurs routiers ou des véhicules spécialisés d'une entreprise :

a) s'ils sont visés par un certificat de l'EPA, le groupe pour lequel ce certificat a été délivré;

b) s'ils ne sont pas visés par un certificat de l'EPA, le groupe établi conformément à l'article 230 de la sous-partie C, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR. (*vehicle family*)

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

gros véhicule lourd

a) Pour l'année de modèle 2020 et les années de modèle antérieures, un véhicule lourd de classe 8;

b) pour l'année de modèle 2021 et les années de modèle ultérieures :

(i) soit un véhicule spécialisé de classe 6, 7 ou 8 doté d'un gros moteur de véhicule lourd,

(ii) soit un véhicule spécialisé de classe 8 qui est un véhicule électrique,

(iii) soit un véhicule spécialisé de classe 8 qui est un véhicule à pile à combustible,

(iv) soit un véhicule spécialisé de classe 8 qui est un véhicule hybride,

Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart C, of the CFR. (*famille de moteurs*)

engine subfamily, in respect of a company's heavy-duty engines other than those referred to in section 25, means the grouping within an engine family having the same CO₂ family certification level, determined in accordance with section 230 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart C, of the CFR. (*sous-famille de moteurs*)

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

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

family emission limit means

(a) in the case of CO₂ emissions,

(i) in respect of a company's vocational vehicles and incomplete vocational vehicles, the maximum CO₂ emission level determined by the company for a fleet or subfleet, which is greater than or equal to the maximum CO₂ emission rate determined in accordance with subsection 26(2) for the vocational vehicles and incomplete vocational vehicles that are included in the fleet or subfleet,

(ii) in respect of a company's tractors and incomplete tractors, the maximum CO₂ emission level determined by the company for a fleet or subfleet, which is greater than or equal to the maximum CO₂ emission rate determined in accordance with subsection 27(2) for the tractors and incomplete tractors that are included in the fleet or subfleet, and

(iii) in respect of a company's full-aero box van trailers, the maximum CO₂ emission level determined by the company for a subfleet, which is greater than or equal to the maximum CO₂ emission rate determined in accordance with subsection 33.1(3) for the trailers that are included in the subfleet; and

(b) in the case of N₂O or CH₄ emissions,

(i) in respect of a company's Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles — excluding those that are vocational vehicles or incomplete vocational vehicles — the maximum N₂O or CH₄ emission level determined by the company for a fleet or subfleet, which is greater than or equal to the maximum N₂O or CH₄ emission value

(v) soit un tracteur routier de classe 8. (*heavy heavy-duty vehicle*)

groupe de calcul de points Aux fins de participation d'une entreprise au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47 ou aux articles 47.1 à 47.5, selon le cas, l'un ou l'autre des groupes de parcs de véhicules, de moteurs ou de remorques suivants :

a) les véhicules lourds et les véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés ou des véhicules spécialisés incomplets;

b) les véhicules spécialisés qui sont des petits véhicules lourds et les véhicules spécialisés incomplets destinés à devenir des petits véhicules lourds;

c) les véhicules mi-lourds et les véhicules lourds incomplets destinés à devenir des véhicules mi-lourds, sauf ceux qui sont d'un type prévu au tableau du paragraphe 26(1.2) et à l'égard desquels l'entreprise a fait le choix visé à ce paragraphe;

d) les gros véhicules lourds et les véhicules lourds incomplets destinés à devenir des gros véhicules lourds, sauf ceux qui sont d'un type prévu au tableau du paragraphe 26(1.2) et à l'égard desquels l'entreprise a fait le choix visé à ce paragraphe;

d.1) les véhicules spécialisés qui sont tous d'un même type prévu au tableau du paragraphe 26(1.2) et à l'égard desquels l'entreprise a fait le choix visé à ce paragraphe;

e) les petits moteurs de véhicules lourds et les moteurs moyens de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage commandé;

f) les petits moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression;

g) les moteurs moyens de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression;

h) les gros moteurs de véhicules lourds;

i) les remorques fourgons non frigorifiques courtes qui sont des remorques fourgons totalement aérodynamiques et les remorques fourgons frigorifiques courtes qui sont des remorques fourgons totalement aérodynamiques;

j) les remorques fourgons non frigorifiques longues qui sont des remorques fourgons totalement aérodynamiques et les remorques fourgons frigorifiques

determined in accordance with section 24 for the vehicles or vehicle configurations that are included in the fleet or subfleet, and

(ii) in respect of a company's heavy-duty engines, the maximum N₂O or CH₄ emission level determined by the company for a fleet, which is greater than or equal to the maximum N₂O or CH₄ deteriorated emission level value calculated using the applicable emission value determined in accordance with subsection 29(2) for the engine configurations that are included in the fleet. (*limite d'émissions de la famille*)

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

fuel cell vehicle means a heavy-duty vehicle propelled solely by an electric motor, the energy for the motor being supplied by an electrochemical cell that produces electricity via the non-combustion reaction of a consumable fuel, typically hydrogen. (*véhicule à pile à combustible*)

full-aero, in respect of a box van trailer, means that the trailer does not have any of the following features:

- (a) a belly box that occupies at least half of the length of both sides of the trailer between the centreline of the landing gear when it is extended and the leading edge of the front wheels;
- (b) a drop deck;
- (c) a side-mounted, pull-out platform;
- (d) one or more steps for side-door access;
- (e) a side lift gate;
- (f) a rear hinged loading ramp;
- (g) a rear mount for a forklift;
- (h) a rear lift gate or, for the 2023 model year or an earlier model year, a roll-up rear door. (*totalelement aérodynamique*)

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

longues qui sont des remorques fourgons totalement aérodynamiques. (*averaging set*)

groupe d'essai S'agissant des véhicules lourds des classes 2B et 3, sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés ou des véhicules spécialisés incomplets, et des moteurs d'une entreprise visés à l'article 25 :

- a) s'ils sont visés par un certificat de l'EPA, le groupe pour lequel ce certificat a été délivré;
- b) s'ils ne sont pas visés par un certificat de l'EPA, le groupe établi conformément à l'article 1827 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR. (*test group*)

limite d'émissions de la famille

- a) S'agissant des émissions de CO₂ :
 - (i) à l'égard des véhicules spécialisés et des véhicules spécialisés incomplets, le niveau maximal d'émissions de CO₂ établi par une entreprise pour un parc ou un sous-parc qui est égal ou supérieur au taux maximal d'émissions de CO₂ pour les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets du parc ou du sous-parc établi conformément au paragraphe 26(2),
 - (ii) à l'égard des tracteurs routiers et des tracteurs routiers incomplets, le niveau maximal d'émissions de CO₂ établi par une entreprise pour un parc ou un sous-parc qui est égal ou supérieur au taux maximal d'émissions de CO₂ pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets du parc ou du sous-parc, établi conformément au paragraphe 27(2),
 - (iii) à l'égard des remorques fourgons totalement aérodynamiques, le niveau maximal d'émissions de CO₂ établi par une entreprise pour un sous-parc qui est égal ou supérieur au taux maximal d'émissions de CO₂ pour les remorques du sous-parc, établi conformément au paragraphe 33.1(3);
- b) s'agissant des émissions de N₂O et de CH₄ :
 - (i) à l'égard des véhicules lourds et des véhicules lourds à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés ou des véhicules spécialisés incomplets, le niveau maximal d'émissions de N₂O et de CH₄ établi par une entreprise pour un parc ou un sous-parc qui est égal ou supérieur à la valeur maximale des émissions de

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

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

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

heavy-duty completed vehicle [Repealed, SOR/2018-98, s. 1]

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

heavy-duty incomplete vehicle means a heavy-duty vehicle, an on-road vehicle with a curb weight of more than 2 722 kg (6,000 pounds) or an on-road vehicle with a basic vehicle frontal area in excess of 4.2 m² (45 square feet) that consists of, at a minimum, a chassis, a powertrain and wheels in the state in which all of those components are to be part of the vehicle, but that requires further manufacturing operations to be completed. (*véhicule lourd incomplet*)

heavy-duty vehicle means an on-road vehicle that has a GVWR of more than 3 856 kg (8,500 pounds) but does not include a *medium-duty passenger vehicle* as defined in subsection 1(1) of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* or a vehicle regulated under the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*. (*véhicule lourd*)

heavy-haul tractor means a tractor of the 2021 model year or a subsequent model year that has a GCWR of 63 503 kg (140,000 pounds) or more. (*tracteur routier à chargement lourd*)

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

heavy heavy-duty vehicle means

(a) for the 2020 model year and earlier model years, a Class 8 heavy-duty vehicle; and

(b) for the 2021 model year and subsequent model years,

N₂O et de CH₄ pour les véhicules ou les configurations des véhicules du parc ou du sous-parc, calculée conformément à l'article 24,

(ii) à l'égard des moteurs de véhicules lourds, le niveau maximal d'émissions de N₂O et de CH₄ établi par une entreprise pour un parc qui est égal ou supérieur à la valeur maximale des niveaux d'émissions détériorés de N₂O et de CH₄ pour les configurations de moteurs du parc obtenue au moyen de la valeur des émissions applicables établie conformément au paragraphe 29(2). (*family emission limit*)

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

longue Se dit d'une remorque dont la longueur est supérieure à 15,24 mètres (50 pieds). (*long*)

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

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

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

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

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

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

moteur hybride ou **groupe motopropulseur hybride** Moteur ou groupe motopropulseur doté d'éléments de stockage de l'énergie — autres qu'un système de batterie

(i) a Class 6, Class 7 or Class 8 vocational vehicle that is equipped with a heavy heavy-duty engine,

(ii) a Class 8 vocational vehicle that is an electric vehicle,

(iii) a Class 8 vocational vehicle that is a fuel cell vehicle,

(iv) a Class 8 vocational vehicle that is a hybrid vehicle, or

(v) a Class 8 tractor. (*gros véhicule lourd*)

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

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

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

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

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

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

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

light heavy-duty engine means a heavy-duty engine that is designed to be used in Class 2B, Class 3, Class 4 or

conventionnel ou qu'un volant moteur conventionnel — tels que des batteries électriques supplémentaires et des accumulateurs hydrauliques. (*hybrid engine* or *hybrid powertrain*)

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

N₂O Oxyde nitreux. (*N₂O*)

niveau de certification de la famille applicable au CO₂

À l'égard des moteurs de véhicules lourds d'une entreprise, le niveau maximal d'émissions de CO₂ déterminé par celle-ci pour un parc de moteurs qui est égal ou supérieur à la valeur maximale du niveau d'émissions détérioré de CO₂ des moteurs du parc obtenue conformément au paragraphe 32(1). (*CO₂ family certification level*)

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

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

partiellement aérodynamique Se dit d'une remorque fourgon qui n'est pas une remorque fourgon non aérodynamique et qui, selon le cas :

a) est doté d'au moins un des éléments latéraux suivants :

(i) une soute inférieure qui couvre au moins la moitié de la longueur de part et d'autre de la remorque entre la ligne médiane des bras d'appui déployés et le bord d'attaque des roues avant,

(ii) un plancher semi-surbaissé,

(iii) une plateforme escamotable,

(iv) un marchepied donnant accès à une porte latérale,

(v) un hayon élévateur;

b) s'agissant d'une remorque fourgon frigorifique longue ou d'une remorque fourgon non frigorifique longue, est munie d'au moins l'un des éléments arrière suivants :

(i) une rampe de chargement à charnières,

Class 5 heavy-duty vehicles. (*petit moteur de véhicule lourd*)

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

long, in respect of a trailer, means more than 15.24 metres (50 feet) in length. (*longue*)

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

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

medium heavy-duty vehicle means

(a) for the 2020 model year and earlier model years, a Class 6 or Class 7 heavy-duty vehicle; and

(b) for the 2021 model year and subsequent model years,

(i) a Class 6, Class 7 or Class 8 vocational vehicle that is not a hybrid vehicle and is equipped with an engine other than a heavy heavy-duty engine,

(ii) a Class 6 or Class 7 vocational vehicle that is an electric vehicle,

(iii) a Class 6 or Class 7 vocational vehicle that is a fuel cell vehicle,

(iv) a Class 6 or Class 7 vocational vehicle that is a hybrid vehicle, or

(v) a Class 7 tractor. (*véhicule mi-lourd*)

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

mixed-use vocational vehicle means a vocational vehicle that

(a) is designed to operate at low speeds that are unsuitable for normal highway operation, has affixed components that are designed to operate in an off-road environment or has both of those characteristics; or

(b) has one or more of the following characteristics:

(ii) un hayon élévateur,

(iii) un support à chariot élévateur à fourche,

(iv) pour l'année de modèle 2023 ou une année de modèle antérieure, une porte à rideau. (*partial-aero*)

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

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

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

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

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

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

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

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

remorque Équipement sur roues conçu pour transporter un chargement et être tiré par un tracteur routier en y

(i) it has an axle that has a GAWR of 13 154 kg (29,000 pounds) or more,

(ii) it cannot attain a speed of more than 53 km/h (33 miles per hour) over 3.2 km (2 miles),

(iii) it cannot attain a speed of more than 72 km/h (45 miles per hour) over 3.2 km (2 miles), it has an unloaded vehicle weight that is not less than 95% of its GVWR and it cannot carry occupants other than the driver and operating crew,

(iv) it cannot attain a speed of more than 87 km/h (54 miles per hour)

(A) due to parameters that are not *adjustable parameters* as defined in subsection 15(1), or

(B) without the engine with which it is equipped being at 95% or more of its maximum test speed in the highest available gear ratio. (*véhicule spécialisé à usages divers*)

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

motor home means a vocational vehicle that is designed to provide temporary residential accommodations and that is equipped with at least four of the following features:

- (a) a cooking appliance;
- (b) a refrigerator;
- (c) a self-contained toilet;
- (d) a heating or air-conditioning system;
- (e) a potable water supply system, including a faucet and a sink;
- (f) a 110-125 volt alternating current (VAC) electrical supply system or propane supply system. (*autocaravane*)

multi-purpose vocational vehicle means a vocational vehicle that is neither a regional vocational vehicle nor an urban vocational vehicle. (*véhicule spécialisé à usages multiples*)

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

étant couplé au moyen d'une sellette d'attelage, à l'exclusion de l'équipement comportant l'une des caractéristiques suivantes :

- a) il est d'une longueur inférieure à 10,67 m (35 pieds) et est muni de trois essieux;
- b) il est muni d'au moins quatre essieux;
- c) la distance entre les lignes médianes des essieux adjacents est d'au moins 305 cm (120 pouces) et ne peut être inférieure lorsque la distance entre les essieux est ajustable;
- d) il est conçu pour être utilisé comme résidence permanente ou temporaire, bureau ou autre espace de travail;
- e) il est conçu à des fins de combat militaire ou d'appui tactique. (*trailer*)

remorque fourgon Remorque — à l'exclusion d'une remorque citerne conçue pour transporter des liquides ou des gaz — dotée d'un espace clos destiné au chargement qui est fixé en permanence à son châssis, comportant des parois latérales, une paroi avant et un toit fixes. (*box van trailer*)

remorque fourgon frigorifique Remorque fourgon munie d'un système autonome de chauffage, de ventilation ou de climatisation. (*refrigerated box van trailer*)

remorque fourgon non aérodynamique Selon le cas :

- a) une remorque fourgon d'une longueur d'au moins 10,67 m (35 pieds) qui, à la fois, est :
 - (i) munie d'au moins l'un des éléments arrières suivants :
 - (A) une rampe de chargement à charnières,
 - (B) un hayon élévateur,
 - (C) un support à chariot élévateur à fourche,
 - (D) pour l'année de modèle 2023 ou une année de modèle antérieure, une porte à rideau,
 - (ii) munie d'au moins l'un des éléments latéraux suivants :
 - (A) une soute inférieure qui couvre au moins la moitié de la longueur de part et d'autre de la remorque entre la ligne médiane des bras d'appui déployés et le bord d'attaque des roues avant,

non-aero box van trailer means

(a) a box van trailer that is at least 10.67 metres (35 feet) in length and that has

(i) at least one of the following rear features:

- (A) a hinged loading ramp,
- (B) a lift gate,
- (C) a mount for a forklift,
- (D) for the 2023 model year or an earlier model year, a roll-up door, and

(ii) at least one of the following side features:

- (A) a belly box that occupies at least half of the length of both sides of the trailer between the centreline of the landing gear when it is extended and the leading edge of the front wheels,
- (B) a drop deck,
- (C) a mounted, pull-out platform,
- (D) one or more steps for side-door access,
- (E) a lift gate; or

(b) a short refrigerated box van trailer that is less than 10.67 metres (35 feet) in length and has at least one of the side features listed in clauses (a)(ii)(A) to (E). (*remorque fourgon non aérodynamique*)

non-box trailer means a tank trailer that is designed to transport liquids or gases, a trailer that is designed to carry a temporarily mounted shipping container or a trailer that is designed to accommodate side-loading cargo onto a single, continuous load-bearing surface that runs from the rear of the trailer to at least the trailer's kingpin and that may have curtains, straps or other devices to restrain or protect the cargo during transport, including side walls that do not completely enclose the cargo space. (*remorque sans fourgon*)

N₂O means nitrous oxide. (*N₂O*)

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

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

(B) un plancher semi-surbaissé,

(C) une plateforme escamotable,

(D) un marchepied donnant accès à une porte latérale,

(E) un hayon élévateur;

b) une remorque fourgon frigorifique courte d'une longueur inférieure à 10,67 m (35 pieds) et comportant au moins une des caractéristiques latérales mentionnées aux divisions a)(ii)(A) à (E). (*non-aero box van trailer*)

remorque fourgon non frigorifique Remorque fourgon autre qu'une remorque fourgon frigorifique (*dry box van trailer*)

remorque sans fourgon Remorque citerne conçue pour transporter des liquides ou des gaz, remorque qui est conçue pour transporter un conteneur d'expédition qui y est installé temporairement ou remorque conçue pour permettre un chargement latéral sur une seule surface de chargement continue qui s'étend au minimum de l'arrière de la remorque jusqu'au pivot d'attelage et pouvant comporter des rideaux, des sangles et d'autres dispositifs d'attache ou de protection du chargement lors du transport, y compris des parois latérales n'entourant pas entièrement l'espace de chargement. (*non-box trailer*)

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

sous-famille de moteurs S'agissant des moteurs de véhicules lourds d'une entreprise, sauf ceux visés à l'article 25, le groupe compris dans une famille de moteurs ayant le même niveau de certification de la famille applicable au CO₂ et établi conformément à l'article 230 de la sous-partie C, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR. (*engine subfamily*)

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

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

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

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

partial-aero, in respect of a box van trailer other than a non-aero box van trailer, means that the trailer

(a) has at least one of the following side features:

(i) a belly box that occupies at least half of the length of both sides of the trailer between the centreline of the landing gear when it is extended and the leading edge of the front wheels,

(ii) a drop deck,

(iii) a mounted, pull-out platform,

(iv) one or more steps for side-door access,

(v) a lift gate; or

(b) in the case of a long dry box van trailer or a long refrigerated box van trailer, has at least one of the following rear features:

(i) a hinged loading ramp,

(ii) a lift gate,

(iii) a mount for a forklift,

(iv) for the 2023 model year or an earlier model year, a roll-up door. (*partiellement aérodynamique*)

plug-in hybrid vehicle means a hybrid vehicle that has an energy storage system that can be recharged from an electric source that is not on board the vehicle. (*véhicule hybride rechargeable*)

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

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

système de surveillance de la pression des pneus Système installé dans un véhicule ou une remorque qui surveille la pression de l'air dans chacun des pneus et qui avertit le conducteur lorsque la pression d'un pneu est en deçà d'une valeur déterminée. (*tire pressure monitoring system*)

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

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

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

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

totalément aérodynamique Se dit d'une remorque fourgon qui ne comporte aucune des caractéristiques suivantes :

a) une soute inférieure qui couvre au moins la moitié de la longueur de part et d'autre de la remorque entre la ligne médiane des bras d'appui déployés et le bord d'attaque des roues avant;

b) un plancher semi-surbaissé;

c) une plateforme escamotable latérale;

d) un marchepied donnant accès à une porte latérale;

e) un hayon élévateur latéral;

f) une rampe de chargement arrière à charnières;

g) un support arrière à chariot élévateur à fourche;

h) un hayon élévateur arrière ou, pour l'année de modèle 2023 ou une année de modèle antérieure, une porte à rideau arrière. (*full-aero*)

tracteur routier Véhicule lourd des classes 7 ou 8 construit principalement pour tirer une remorque mais

refrigerated box van trailer means a box van trailer that has a self-contained heating, ventilation or air-conditioning system. (*remorque fourgon frigorifique*)

regional vocational vehicle means a vocational vehicle that has any of the characteristics of a vehicle to which the regional duty cycle is applicable under section 510 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR. (*véhicule spécialisé régional*)

short, in respect of a trailer, means not more than 15.24 metres (50 feet) in length. (*courte*)

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

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

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

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

test group, in respect of a company's Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles, excluding those that are vocational vehicles or incomplete vocational vehicles, and the company's engines referred to in section 25, means

- (a) if they are covered by an EPA certificate, the grouping for which the EPA certificate was issued; and
- (b) if they are not covered by an EPA certificate, the grouping determined in accordance with section 1827 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR. (*groupe d'essai*)

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

tire pressure monitoring system means a system that is installed on a vehicle or a trailer to monitor the air pressure in each tire and alert the driver when the tire

non pour transporter un chargement autre que celui contenu dans la remorque. (*tractor*)

tracteur routier à chargement lourd Tracteur routier de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure dont le PNBC est égal ou supérieur à 63 503 kg (140 000 lb). (*heavy-haul tractor*)

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

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

- a) le tracteur routier à toit bas conçu pour le ramassage et la livraison locaux;
- b) le tracteur routier conçu pour être utilisé à la fois sur route et hors route, comme le tracteur routier muni d'un cadre renforcé et d'une garde au sol élevée;
- c) le tracteur routier de l'année de modèle 2020 ou d'une année de modèle antérieure et dont le PNBC est égal ou supérieur à 54 431 kg (120 000 lb). (*vocational tractor*)

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

véhicule à pile à combustible Véhicule lourd propulsé uniquement par un moteur électrique alimenté en énergie par une cellule électrochimique qui produit de l'électricité par une réaction sans combustion d'un carburant consommable, généralement l'hydrogène. (*fuel cell vehicle*)

véhicule d'urgence Véhicule spécialisé conçu pour être utilisé comme une ambulance ou comme un camion de pompier. (*emergency vehicle*)

véhicule électrique Véhicule lourd, autre qu'un véhicule à pile à combustible, qui n'est pas doté d'un moteur à combustion interne et qui est alimenté exclusivement par une source externe d'électricité ou d'énergie solaire,

pressure falls below a specified value. (*système de surveillance de la pression des pneus*)

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

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

trailer means equipment with wheels that is designed to carry cargo and be pulled by a tractor when coupled to the tractor's fifth wheel, excluding equipment that

- (a) is less than 10.67 metres (35 feet) in length and has three axles;
- (b) has four or more axles;
- (c) has adjacent axles whose centrelines are at least 305 cm (120 inches) apart and, if the distance between the axles is adjustable, cannot be set closer together;
- (d) is intended to be used as a temporary or permanent residence or as an office or other work space; or
- (e) is designed for use in military combat or combat support. (*remorque*)

trailer family, in respect of a company's trailers, means

- (a) if they are covered by an EPA certificate, the grouping for which the EPA certificate was issued; or
- (b) if they are not covered by an EPA certificate, the trailers within a grouping referred to in section 230 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart C, of the CFR, except that a reference to "vehicle" in sections 230(b) and (d)(3) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart C, of the CFR must be read as a reference to "trailer". (*famille de remorques*)

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

urban vocational vehicle means a vocational vehicle that has any of the characteristics of a vehicle to which the urban duty cycle is applicable under section 510 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR. (*véhicule spécialisé urbain*)

vehicle configuration means, in respect of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles, a

ou par une combinaison de ces deux sources externes. (*electric vehicle*)

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

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

véhicule lourd Véhicule routier dont le PNBV est supérieur à 3 856 kg (8 500 lb), à l'exclusion d'un *véhicule moyen à passagers* au sens du paragraphe 1(1) du Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs et d'un véhicule régi par le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers. (*heavy-duty vehicle*)

véhicule lourd complet [Abrogée, DORS/2018-98, art. 1]

véhicule lourd incomplet Véhicule lourd, véhicule routier dont la masse en état de marche est supérieure à 2 722 kg (6 000 lb) ou véhicule routier dont la surface frontale du véhicule de base est supérieure à 4,2 m² (45 pieds carrés), qui comporte au moins un châssis, un groupe motopropulseur et des roues — lesquels se trouvent dans l'état requis pour faire partie du véhicule —, mais qui nécessite des opérations de fabrication supplémentaires pour être complet. (*heavy-duty incomplete vehicle*)

véhicule mi-lourd

- a) Pour l'année de modèle 2020 et les années de modèle antérieures, un véhicule lourd des classes 6 ou 7;
- b) pour l'année de modèle 2021 et les années de modèle ultérieures :
 - (i) soit un véhicule spécialisé de classe 6, 7 ou 8 qui n'est pas un véhicule hybride et qui est doté d'un moteur qui n'est pas un gros moteur de véhicule lourd,
 - (ii) soit un véhicule spécialisé de classe 6 ou 7 qui est un véhicule électrique,
 - (iii) soit un véhicule spécialisé de classe 6 ou 7 qui est un véhicule à pile à combustible;

configuration as defined in section 1819(d)(12)(i) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR. (*configuration de véhicule*)

vehicle family, in respect of a company's tractors or vocational vehicles, means

- (a) if they are covered by an EPA certificate, the grouping for which the EPA certificate was issued; or
- (b) if they are not covered by an EPA certificate, the grouping determined in accordance with section 230 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart C, of the CFR. (*famille de véhicules*)

vehicle service class means any one of the following groups:

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

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

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

- (a) a low-roof tractor that is designed for local pickup and delivery;
- (b) a tractor that is designed for both on-road and off-road use, such as a tractor with a reinforced frame and increased ground clearance; or
- (c) a tractor of the 2020 model year or an earlier model year that has a GCWR of 54 431 kg (120,000 pounds) or more. (*tracteur routier spécialisé*)

vocational vehicle means any of the following:

- (a) a Class 4, Class 5 or Class 6 heavy-duty vehicle;
- (b) a Class 7 or Class 8 heavy-duty vehicle that is not a tractor;
- (c) a vocational tractor;

(iv) soit un véhicule spécialisé de classe 6 ou 7 qui est un véhicule hybride,

(v) soit un tracteur routier de classe 7. (*medium heavy-duty vehicle*)

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

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

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

- a) les véhicules lourds des classes 4, 5 et 6;
- b) les véhicules lourds des classes 7 et 8 qui ne sont pas des tracteurs routiers;
- c) les tracteurs routiers spécialisés;
- d) les véhicules lourds incomplets qui ne sont pas des véhicules à cabine complète et qui sont dotés d'un moteur conforme à la norme de rechange visée à l'article 25;
- e) les véhicules lourds des classes 2B et 3 qui ne sont pas visés à l'article 1819 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR. (*vocational vehicle*)

véhicule spécialisé à usages divers Véhicule spécialisé qui, selon le cas :

- a) est conçu pour fonctionner à des vitesses basses qui ne sont pas appropriées pour une utilisation normale sur route ou est doté de composants qui y sont fixés et

(d) a heavy-duty incomplete vehicle that is not a cab-complete vehicle and is equipped with an engine conforming to the alternative standard referred to in section 25; or

(e) a Class 2B or Class 3 heavy-duty vehicle that is not subject to section 1819 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR. (*véhicule spécialisé*)

qui sont conçus pour fonctionner dans un environnement hors route, ou bien comporte ces deux caractéristiques;

b) comporte au moins l'une des caractéristiques suivantes :

(i) il possède un essieu qui a un PNBE de 13 154 kg (29 000 livres) ou plus,

(ii) il ne peut atteindre une vitesse supérieure à 53 km/h (33 milles à l'heure) en 3,2 km (2 milles),

(iii) il ne peut atteindre une vitesse supérieure à 72 km/h (45 milles à l'heure) en 3,2 km (2 milles), a un poids à vide qui représente au moins 95 % de son PNBV, mais ne peut transporter des occupants autres que le conducteur et le personnel de conduite,

(iv) il ne peut atteindre une vitesse supérieure à 87 km/h (54 milles à l'heure) :

(A) soit en raison de paramètres qui ne sont pas des *paramètres réglables* au sens du paragraphe 15(1),

(B) soit sans que le régime du moteur dont il est doté soit égal ou supérieur à 95 % de la vitesse maximale d'essai du moteur dans le rapport de vitesse le plus élevé. (*mixed-use vocational vehicle*)

véhicule spécialisé à usages multiples Véhicule spécialisé qui n'est ni un véhicule spécialisé régional ni un véhicule spécialisé urbain. (*multi-purpose vocational vehicle*)

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

véhicule spécialisé régional Véhicule spécialisé qui comporte l'une des caractéristiques d'un véhicule auquel s'applique le cycle de service régional prévu à l'article 510 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR. (*regional vocational vehicle*)

véhicule spécialisé urbain Véhicule spécialisé qui comporte l'une des caractéristiques d'un véhicule auquel s'applique le cycle de service urbain prévu à l'article 510 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR. (*urban vocational vehicle*)

CFR

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

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

Interpretation

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

Rounding

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

- (a)** these Regulations;
- (b)** part 1037 of Title 40, chapter I, subchapter U, of the CFR, for the applicable standards and test procedures in the case of trailers and heavy-duty vehicles other than those referred to in paragraph (b.1);
- (b.1)** section 1819 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, for the applicable standards and test procedures in the case of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles, excluding those that are vocational vehicles or incomplete vocational vehicles; or
- (c)** part 1036 of Title 40, chapter I, subchapter U, of the CFR, for the applicable standards and test procedures in the case of heavy-duty engines.

Useful life

(5) Unless otherwise provided in these Regulations, **useful life** refers to the period of time or use in respect of

CFR

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

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

Interprétation

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

Arrondissement

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

- a)** du présent règlement;
- b)** de la partie 1037 de la section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, en ce qui a trait aux normes et aux méthodes d'essai applicables dans le cas de remorques et de véhicules lourds, sauf ceux visés à l'alinéa b.1);
- b.1)** de l'article 1819 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR, en ce qui a trait aux normes et aux méthodes d'essai applicables dans le cas des véhicules lourds et des véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés ou des véhicules spécialisés incomplets;
- c)** de la partie 1036 de la section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, en ce qui a trait aux normes et méthodes d'essai applicables dans le cas de moteurs de véhicules lourds.

Durée de vie utile

(5) Sauf disposition contraire du présent règlement, la **durée de vie utile** correspond à la période de temps ou

which an emission standard applies to, as the case may be,

(a) Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles — excluding those that are vocational vehicles or incomplete vocational vehicles — namely,

(i) for the 2020 model year and earlier model years, 11 years or 193 121 km (120,000 miles), whichever occurs first, and

(ii) for the 2021 model year and subsequent model years, 15 years or 241 401 km (150,000 miles), whichever occurs first;

(b) vocational vehicles that are light heavy-duty vehicles and incomplete vocational vehicles that are to become light heavy-duty vehicles, namely,

(i) for the 2020 model year and earlier model years, 10 years or 177 027 km (110,000 miles), whichever occurs first, and

(ii) for the 2021 model year and subsequent model years, 15 years or 241 401 km (150,000 miles), whichever occurs first;

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

(d) vocational vehicles that are heavy heavy-duty vehicles, incomplete vocational vehicles that are to become heavy heavy-duty vehicles, Class 8 tractors and incomplete tractors that are to become Class 8 tractors, namely, 10 years or 700 064 km (435,000 miles), whichever occurs first;

(e) heavy-duty engines, namely,

(i) in the case of spark-ignition engines and of light heavy-duty engines that are compression-ignition engines of the 2021 model year or a subsequent model year, 15 years or 241 401 km (150,000 miles), whichever occurs first, and

(ii) in any other case, the same useful life as that which is set out for the type of engine in question in section 2 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR for emissions of oxides of nitrogen (NO_x), hydrocarbon (HC), particulate matter (PM) and carbon monoxide (CO); and

d'utilisation pour laquelle une norme d'émissions s'applique :

a) s'agissant des véhicules lourds et des véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés ou des véhicules spécialisés incomplets :

(i) onze ans ou 193 121 km (120 000 milles), selon la première de ces éventualités, pour l'année de modèle 2020 et les années de modèle antérieures,

(ii) quinze ans ou 241 401 km (150 000 milles), selon la première de ces éventualités, pour l'année de modèle 2021 et les années de modèle ultérieures;

b) s'agissant des véhicules spécialisés qui sont des petits véhicules lourds et des véhicules spécialisés incomplets destinés à devenir des petits véhicules lourds :

(i) dix ans ou 177 027 km (110 000 milles), selon la première de ces éventualités, pour l'année de modèle 2020 et les années de modèle antérieures,

(ii) quinze ans ou 241 401 km (150 000 milles), selon la première de ces éventualités, pour l'année de modèle 2021 et les années de modèle ultérieures;

c) s'agissant des véhicules spécialisés qui sont des véhicules mi-lourds, des véhicules spécialisés incomplets destinés à devenir des véhicules mi-lourds, des tracteurs routiers de classe 7 et des tracteurs routiers incomplets destinés à devenir des tracteurs routiers de classe 7, dix ans ou 297 728 km (185 000 milles), selon la première de ces éventualités;

d) s'agissant des véhicules spécialisés qui sont de gros véhicules lourds, des véhicules spécialisés incomplets destinés à devenir de gros véhicules lourds, des tracteurs routiers de classe 8 et des tracteurs routiers incomplets destinés à devenir des tracteurs routiers de classe 8, dix ans ou 700 064 km (435 000 milles), selon la première de ces éventualités;

e) s'agissant des moteurs de véhicules lourds :

(i) dans le cas de moteurs à allumage commandé ou de petits moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure, quinze ans ou 241 401 km (150 000 milles), selon la première des éventualités,

(ii) dans le cas de tout autre moteur, la même durée de vie utile que celle prévue à l'article 2 de la

(f) trailers, namely, 10 years.

Roof height — tractors

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

Roof height measurement — tractors

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

Adjustable roof fairing — tractors

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

Length — trailer

(8.1) The length of a trailer corresponds to

- (a)** the outer dimensions of its load-carrying structure, excluding any aerodynamic devices and any heating, ventilating or air-conditioning systems; and
- (b)** in the case of a B-train trailer, the outer dimensions of its load-carrying structure, excluding its rear fifth-wheel coupling section, any aerodynamic devices and any heating, ventilating or air-conditioning systems.

Number of axles

(8.2) The number of axles on a vehicle or trailer includes any axles that can be used to carry the loaded or unloaded weight of the vehicle or the trailer while in motion, including lift axles.

sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR applicable au type de moteur en cause pour les émissions d’oxydes d’azote (NO_x), d’hydrocarbures (HC), de particules atmosphériques (PM) et de monoxyde de carbone (CO);

f) dans le cas des remorques, dix ans.

Hauteur de toit — tracteur routier

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

Mesure de hauteur — tracteur routier

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

Toit réglable — tracteur routier

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

Longueur — remorque

(8.1) La longueur d’une remorque correspond :

- a)** soit aux dimensions externes de sa structure porteuse de chargement, à l’exclusion de tout dispositif aérodynamique et de tout système de chauffage, de ventilation ou de climatisation;
- b)** soit, dans le cas d’une remorque train de type B, les dimensions externes de sa structure porteuse de chargement, à l’exclusion de la section arrière munie d’une sellette d’attelage, de tout dispositif aérodynamique et de tout système de chauffage, de ventilation ou de climatisation.

Nombre d’essieux

(8.2) Est compris dans le nombre d’essieux d’un véhicule ou d’une remorque tout essieu, y compris un essieu relevable, pouvant être utilisé pour porter le poids du véhicule ou de la remorque, chargés ou non, lorsqu’ils sont en mouvement.

Family emission limit

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

Spark-ignition engines

(10) For the purposes of these Regulations, a spark-ignition engine of the 2020 model year or an earlier model year that is regulated as a diesel engine under part 86 of Title 40, chapter I, subchapter C, of the CFR must conform to the standards, test procedures and calculation methods applicable to a compression-ignition engine of the same model year.

Compression-ignition engines

(11) For the purposes of these Regulations, a compression-ignition engine of the 2020 model year or an earlier model year that is regulated as an Otto-cycle engine under part 86 of Title 40, chapter I, subchapter C, of the CFR must conform to the standards, test procedures and calculation methods applicable to a spark-ignition engine of the same model year.

Various engines

(12) For the purposes of these Regulations, the following engines must conform to the standards, test procedures and calculation methods applicable to a compression-ignition engine of the same model year:

- (a)** a gas turbine heavy-duty engine; and
- (b)** a heavy-duty engine that is not a spark-ignition engine or compression-ignition engine.

SOR/2018-98, s. 1; SOR/2022-204, s. 3.

Concurrent sale

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

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

Limite d'émissions de la famille

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

Moteurs à allumage commandé

(10) Pour l'application du présent règlement, les moteurs à allumage commandé de l'année de modèle 2020 ou d'une année de modèle antérieure qui sont régis comme des moteurs diesel sous le régime de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR doivent être conformes aux normes, aux méthodes d'essai et aux méthodes de calcul prévues pour les moteurs à allumage par compression de la même année de modèle.

Moteurs à allumage par compression

(11) Pour l'application du présent règlement, les moteurs à allumage par compression de l'année de modèle 2020 ou d'une année de modèle antérieure qui sont régis comme des moteurs à cycle Otto sous le régime de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR, doivent être conformes aux normes, aux méthodes d'essai et aux méthodes de calcul prévues pour les moteurs à allumage commandé de la même année de modèle.

Moteurs divers

(12) Pour l'application du présent règlement, les moteurs ci-après doivent être conformes aux normes, aux méthodes d'essai et aux méthodes de calcul prévues pour les moteurs à allumage par compression de la même année de modèle :

- a)** les moteurs de véhicules lourds à turbine à gaz;
- b)** les moteurs de véhicules lourds qui ne sont pas des moteurs à allumage commandé ni des moteurs à allumage par compression.

DORS/2018-98, art. 1; DORS/2022-204, art. 3.

Vente au Canada et aux États-Unis

1.1 Pour l'application du présent règlement, les véhicules, les moteurs et les remorques 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, un moteur ou une remorque de l'année de modèle en cause appartenant au même groupe d'essai, à la même famille de véhicules, à la même famille de moteurs ou à la même famille de remorques, selon le cas, est mis en vente aux États-Unis au cours des trois cent soixante-cinq jours précédant celle des dates ci-après qui est applicable :

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

(i) the day on which the national emissions mark is applied to the vehicle, engine or trailer, 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 or the manufacture of the engine or the trailer, as the case may be, is completed.

SOR/2015-186, s. 61; SOR/2018-98, s. 2.

Application

Prescribed vehicles, engines and equipment

2 These Regulations apply to the vehicles, engines and equipment that are prescribed by subsections 5(1) to (3).

SOR/2018-98, s. 2.

3 [Repealed, SOR/2018-98, s. 2]

Model Year

Model year

4 (1) Subject to subsection (3), a year that is used by a manufacturer as a model year must,

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

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

Period of production

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

Vocational vehicles and tractors — as of 2021

(3) For vocational vehicles, incomplete vocational vehicles, tractors and incomplete tractors whose main assembly is completed on or after January 1, 2021, the vehicle's model year is the calendar year corresponding to the

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

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

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

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

DORS/2015-186, art. 61; DORS/2018-98, art. 2.

Application

Véhicules, moteurs et équipements désignés

2 Le présent règlement s'applique aux véhicules, moteurs et équipements désignés aux paragraphes 5(1) à (3).

DORS/2018-98, art. 2.

3 [Abrogé, DORS/2018-98, art. 2]

Année de modèle

Année de modèle

4 (1) Sous réserve du paragraphe (3), l'année utilisée par le fabricant à titre d'année de modèle correspond :

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

b) dans le cas où la période de production du modèle de véhicule lourd, de moteur de véhicule lourd ou de remorque comprend le 1^{er} janvier d'une année civile, à cette année civile.

Période de production

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

Véhicules spécialisés et tracteurs routiers — à compter de 2021

(3) Pour les véhicules spécialisés, les véhicules spécialisés incomplets, les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets dont l'assemblage principal a été terminé le 1^{er} janvier 2021 ou après cette date, l'année de

calendar year during which its main assembly is completed. However, a company may choose to designate the vehicle's model year as being

(a) the model year that corresponds to the calendar year after the calendar year during which the vehicle's main assembly is completed; or

(b) the model year that corresponds to the calendar year before the calendar year during which the vehicle's main assembly is completed if,

(i) in the case of a vehicle whose engine is installed in the United States, the engine's model year is also from an earlier year in accordance with section 601(a)(2) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart G, of the CFR and, if the engine is installed after March 31 of the calendar year during which the vehicle's main assembly is completed, the company has obtained prior approval from the EPA, and

(ii) in the case of a vehicle whose engine is installed in Canada,

(A) the engine's model year is also from an earlier year and the standards applicable under these Regulations to engines of that earlier model year are the same as those applicable to engines of a model year that corresponds to the calendar year during which the vehicle's main assembly is completed, or

(B) the engine's model year is the model year that corresponds to the calendar year before the calendar year during which the vehicle's main assembly is completed and the engine is installed before March 31 of the calendar year during which the vehicle's main assembly is completed.

SOR/2018-98, s. 3; SOR/2022-204, s. 4.

Prescribed Classes of Vehicles, Engines and Equipment

[SOR/2018-98, s. 4]

Heavy-duty vehicles

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

(a) Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles;

modèle du véhicule est l'année civile correspondant à l'année civile durant laquelle l'assemblage principal a été terminé. Cependant, une entreprise peut choisir d'établir l'année de modèle du véhicule comme étant :

a) l'année de modèle correspondant à l'année civile qui suit l'année civile durant laquelle l'assemblage principal du véhicule a été terminé;

b) l'année de modèle correspondant à l'année civile qui précède l'année civile durant laquelle l'assemblage principal du véhicule a été terminé si :

(i) dans le cas d'un véhicule dont le moteur est installé aux États-Unis, l'année de modèle du moteur est aussi d'une année antérieure, conformément à l'article 601(a)(2) de la sous-partie G, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR et, si le moteur est installé après le 31 mars de l'année civile durant laquelle l'assemblage principal du véhicule a été terminé, l'entreprise a obtenu l'autorisation préalable de l'EPA,

(ii) dans le cas d'un véhicule dont le moteur est installé au Canada :

(A) l'année de modèle du moteur est aussi d'une année antérieure et les normes prévues au présent règlement applicables aux moteurs de cette année de modèle sont les mêmes que celles qui sont applicables aux moteurs de l'année de modèle correspondant à l'année civile durant laquelle l'assemblage principal du véhicule a été terminé,

(B) l'année de modèle du moteur est l'année de modèle correspondant à l'année civile qui précède l'année civile durant laquelle l'assemblage principal du véhicule a été terminé et le moteur est installé avant le 31 mars de l'année civile durant laquelle l'assemblage principal du véhicule a été terminé.

DORS/2018-98, art. 3; DORS/2022-204, art. 4.

Catégories de véhicules, de moteurs et d'équipements

[DORS/2018-98, art. 4]

Véhicules lourds

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

a) les véhicules lourds des classes 2B et 3;

- (b) vocational vehicles;
- (c) tractors; and
- (d) heavy-duty incomplete vehicles.

Heavy-duty engines

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

Trailers

(2.1) Box van trailers and non-box trailers are prescribed for the purposes of the definition *equipment* in section 149 of the Act.

Exclusion

(3) The prescribed classes of vehicles, engines and equipment set out in subsections (1), (2) and (2.1), respectively, do not include heavy-duty vehicles, heavy-duty engines or trailers that are to be exported and that are accompanied by written evidence establishing that they will not be sold for use or used in Canada.

Transportation within Canada — heavy-duty vehicles

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

Transportation within Canada — heavy-duty engines

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

- (a) an engine that will be used in Canada solely for purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing;
- (b) an engine that is to be installed in a heavy-duty vehicle before sale to the vehicle's first retail purchaser; and
- (c) an engine that is to be installed as a replacement engine in a heavy-duty vehicle that has a national emissions mark applied to it, if the replacement engine is
 - (i) of the same model year as the original engine, and

- b) les véhicules spécialisés;
- c) les tracteurs routiers;
- d) les véhicules lourds incomplets.

Moteurs de véhicules lourds

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

Remorques

(2.1) Les remorques fourgons et les remorques sans fourgon sont désignées pour l'application de la définition d'*équipement* à l'article 149 de la Loi.

Exclusions

(3) Les véhicules lourds, les moteurs de véhicules lourds et les remorques destinés à l'exportation qui sont accompagnés d'une preuve écrite attestant qu'ils ne seront pas utilisés ou vendus pour être utilisés au Canada ne sont pas compris dans les catégories de véhicules, de moteurs et d'équipements prévues respectivement aux paragraphes (1), (2) et (2.1).

Transport au Canada — véhicules lourds

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

Transport au Canada — moteurs de véhicules lourds

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

- a) ceux destinés à être utilisés au Canada à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales;
- b) ceux destinés à être installés dans un véhicule lourd avant la vente du véhicule au premier usager;
- c) ceux destinés à être installés pour remplacer le moteur d'un véhicule lourd sur lequel la marque nationale a été apposée, à condition que le moteur de remplacement soit, à la fois :
 - (i) de la même année de modèle que le moteur original,
 - (ii) identique au moteur original ou amélioré en ce qui a trait aux émissions.

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

Transportation within Canada — trailers

(6) For the purposes of section 152 of the Act, the prescribed equipment is box van trailers and non-box trailers that are manufactured in Canada, other than trailers that will be used in Canada solely for purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing.

SOR/2018-98, s. 5.

National Emissions Mark

Application

6 (1) A company that intends to apply a national emissions mark to a vehicle, engine or trailer must apply to the Minister for authorization.

Contents of application

(1.1) The application must be signed by a person who is authorized to act on behalf of the company and must include

- (a)** the name and street address of the company's head office and, if different, its mailing address;
- (b)** the classes of vehicles, engines or trailers for which the authorization is requested;
- (c)** the street address of the location at which the national emissions mark will be applied to the vehicles, engines or trailers;
- (d)** the street address where the records referred to in section 59 will be maintained; and
- (e)** information demonstrating that the company is capable of verifying compliance with the standards set out in these Regulations.

Exception

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

SOR/2018-98, s. 6.

National emissions mark

7 (1) The national emissions mark is the mark set out in the schedule.

Transport au Canada — remorques

(6) Pour l'application de l'article 152 de la Loi, les équipements réglementés sont les remorques fourgons et les remorques sans fourgon qui sont fabriquées au Canada, sauf celles destinées à être utilisées au Canada à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales.

DORS/2018-98, art. 5.

Marque nationale

Demande d'autorisation

6 (1) L'entreprise qui prévoit apposer une marque nationale sur un véhicule, un moteur ou une remorque doit présenter une demande d'autorisation au ministre.

Contenu de la demande

(1.1) La demande est signée par une personne autorisée à agir pour le compte de l'entreprise et comporte les renseignements suivants :

- a)** le nom et l'adresse municipale du siège social de l'entreprise ainsi que son adresse postale, si elle est différente;
- b)** les catégories de véhicules, de moteurs ou de remorques pour lesquelles l'autorisation est demandée;
- c)** l'adresse municipale de l'endroit où la marque nationale sera apposée sur les véhicules, les moteurs ou les remorques;
- d)** l'adresse municipale du lieu de conservation des dossiers visés à l'article 59;
- e)** des renseignements permettant d'établir que l'entreprise peut vérifier si les normes fixées dans le présent règlement sont respectées.

Exception

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

DORS/2018-98, art. 6.

Marque nationale

7 (1) La marque nationale est celle figurant à l'annexe.

Dimensions

(2) The national emissions mark must be at least 7 mm in height and 10 mm in width.

Location

(3) Subject to subsection 11(2), the national emissions mark must be displayed

(a) on or immediately beside the U.S. emission control information label or U.S. engine information label referred to in paragraph 53(d);

(b) on or immediately beside the compliance label applied in accordance with the *Motor Vehicle Safety Regulations*; or

(c) on or immediately beside the compliance label referred to in section 8, 9 or 9.1, as the case may be.

Requirements

(4) The national emissions mark must be displayed on a label that

(a) is permanently applied to the vehicle, engine or trailer;

(b) is resistant to or protected against any weather condition; and

(c) bears inscriptions that are legible and indelible and that are indented, embossed or in a colour that contrasts with the background of the label.

Authorization number

(5) Subject to subsection (6), a company that has been authorized to apply the national emissions mark must display the authorization number assigned by the Minister in figures that are at least 2 mm in height, immediately below or to the right of the national emissions mark.

Exception

(6) A company is not required to display its authorization number on a vehicle or trailer if

(a) the company is authorized by the Minister of Transport to apply the national safety mark in accordance with the *Motor Vehicle Safety Act*;

(b) the company applies both the national emissions mark and the national safety mark to the vehicle or the trailer; and

Dimensions

(2) Elle doit avoir au moins 7 mm de hauteur et 10 mm de largeur.

Emplacement

(3) Sous réserve du paragraphe 11(2), elle doit figurer :

a) soit sur l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions ou l'étiquette américaine d'information sur les moteurs visées à l'alinéa 53d), ou juste à côté de celles-ci;

b) soit sur l'étiquette de conformité apposée conformément au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* ou juste à côté;

c) soit sur l'étiquette de conformité visée à l'article 8, 9 ou 9.1, selon le cas, ou juste à côté.

Exigences

(4) Elle doit figurer sur une étiquette qui, à la fois :

a) est apposée en permanence sur le véhicule, le moteur ou la remorque;

b) résiste aux intempéries ou est à l'abri des intempéries;

c) porte des inscriptions claires et indélébiles qui sont renforcées, en relief ou d'une couleur contrastant avec celle du fond de l'étiquette.

Numéro d'autorisation

(5) Sous réserve du paragraphe (6), l'entreprise qui est autorisée à apposer la marque nationale doit afficher le numéro d'autorisation que lui a assigné le ministre, lequel doit être formé de caractères d'au moins 2 mm de hauteur et placé juste au-dessous ou à droite de la marque nationale.

Exception

(6) L'entreprise n'est pas tenue d'afficher son numéro d'autorisation sur ses véhicules ou ses remorques si les conditions ci-après sont réunies :

a) l'entreprise est autorisée par le ministre des Transports à apposer la marque nationale de sécurité conformément à la *Loi sur la sécurité automobile*;

b) l'entreprise appose la marque nationale et la marque nationale de sécurité sur le véhicule ou la remorque;

(c) the national emissions mark is displayed on the same label as the national safety mark.

SOR/2018-98, s. 7.

Labelling

Non EPA-certified engines

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

(a) subject to subsection (2), the statement “THIS ENGINE CONFORMS TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED BY THE CANADIAN REGULATIONS ENTITLED *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations* IN EFFECT FOR MODEL YEAR [insert model year] / CE MOTEUR EST CONFORME AUX NORMES QUI LUI SONT APPLICABLES PRÉVUES AU RÈGLEMENT CANADIEN INTITULÉ *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs* EN VIGUEUR POUR L’ANNÉE DE MODÈLE [inscrire l’année de modèle]”;

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

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

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

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

(f) the model designations;

(g) the engine displacement;

(h) the identification of the emission control system;

(i) the engine family’s or test group’s identification code, as the case may be;

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

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

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

(c) la marque nationale est apposée sur la même étiquette que la marque nationale de sécurité.

DORS/2018-98, art. 7.

Étiquette

Moteurs non visés par un certificat de l’EPA

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

a) sous réserve du paragraphe (2), la mention « THIS ENGINE CONFORMS TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED BY THE CANADIAN REGULATIONS ENTITLED *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations* IN EFFECT FOR MODEL YEAR [insert model year] / CE MOTEUR EST CONFORME AUX NORMES QUI LUI SONT APPLICABLES PRÉVUES AU RÈGLEMENT CANADIEN INTITULÉ *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs* EN VIGUEUR POUR L’ANNÉE DE MODÈLE [inscrire l’année de modèle] »;

b) le nom du fabricant du moteur;

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

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

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

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

g) la cylindrée du moteur;

h) l’identification du système antipollution;

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

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

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

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

(n) in the case of a heavy-duty engine that is exempted under subsection 17(1.1), the engine's model year and a statement, in both official languages, that the engine is exempted under that subsection.

National emissions mark

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

Date of manufacture and unique identification number

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

Engines referred to in section 25

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

(a) a statement in both official languages that the engine conforms to the alternative greenhouse gas emission standards for engines of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles; or

(b) the statement referred to in section 1819(k)(8)(v) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

Engines referred to in subsection 31(1)

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

(a) a statement in both official languages that the engine conforms to the alternative CO₂ emission standard based on model year 2011 compression-ignition engines; or

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

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

n) dans le cas d'un moteur de véhicule lourd exempté aux termes du paragraphe 17(1.1), une mention à cet effet, dans les deux langues officielles, et l'année de modèle du moteur.

Marque nationale

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

Date de fabrication et numéro d'identification unique

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

Moteurs visés à l'article 25

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

a) soit une déclaration, dans les deux langues officielles, portant que le moteur est conforme aux normes de rechange relatives aux émissions de gaz à effet de serre des moteurs de véhicules lourds des classes 2B et 3;

b) soit la déclaration visée à l'article 1819(k)(8)(v) de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

Moteurs visés au paragraphe 31(1)

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

a) soit une déclaration, dans les deux langues officielles, portant que le moteur est conforme à la norme de rechange relative aux émissions de CO₂ basée sur les moteurs à allumage par compression de l'année de modèle 2011;

(b) the statement referred to in section 620(d) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart G, of the CFR.

SOR/2015-186, s. 62; SOR/2018-98, s. 8.

Non EPA-certified vehicles

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

(a) subject to subsection (2), the statement “THIS VEHICLE CONFORMS TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED BY THE CANADIAN REGULATIONS ENTITLED *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations* IN EFFECT FOR MODEL YEAR [*insert model year*] / CE VÉHICULE EST CONFORME AUX NORMES QUI LUI SONT APPLICABLES PRÉVUES AU RÈGLEMENT CANADIEN INTITULÉ *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs* EN VIGUEUR POUR L’ANNÉE DE MODÈLE [*inscrire l’année de modèle*]”;

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

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

(d) subject to subsection (3), the date on which the vehicle’s main assembly is completed;

(e) the type of vehicle, in both official languages, referred to in paragraph 18(3)(a);

(f) the vehicle family’s or test group’s identification code, as the case may be;

(g) except in the case of a vocational vehicle, incomplete vocational vehicle, tractor or incomplete tractor of the 2021 model year or a subsequent model year, the identification of the vehicle’s emission control system;

(h) in the case of a vocational vehicle or incomplete vocational vehicle referred to in subsection 26(3), the vehicle’s model year and a statement, in both official languages, that the vehicle is exempted under that subsection;

(i) in the case of a vocational tractor or vocational tractor that is an incomplete tractor, a statement, in both official languages, that the vehicle is a vocational tractor;

b) soit la déclaration visée à l’article 620(d) de la sous-partie G, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

DORS/2015-186, art. 62; DORS/2018-98, art. 8.

Véhicules non visés par un certificat de l’EPA

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

a) sous réserve du paragraphe (2), la mention « THIS VEHICLE CONFORMS TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED BY THE CANADIAN REGULATIONS ENTITLED *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations* IN EFFECT FOR MODEL YEAR [*insert model year*] / CE VÉHICULE EST CONFORME AUX NORMES QUI LUI SONT APPLICABLES PRÉVUES AU RÈGLEMENT CANADIEN INTITULÉ *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs* EN VIGUEUR POUR L’ANNÉE DE MODÈLE [*inscrire l’année de modèle*] »;

b) le nom du fabricant du véhicule;

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

d) sous réserve du paragraphe (3), la date de la fin de l’assemblage principal du véhicule;

e) le type de véhicule, dans les deux langues officielles, parmi ceux visés à l’alinéa 18(3)a);

f) le code d’identification de la famille du véhicule ou du groupe d’essai, selon le cas;

g) l’identification du système antipollution du véhicule, sauf s’il s’agit d’un véhicule spécialisé, d’un véhicule spécialisé incomplet, d’un tracteur routier ou d’un tracteur routier incomplet de l’année de modèle 2021 ou d’une année de modèle ultérieure;

h) dans le cas d’un véhicule spécialisé ou d’un véhicule spécialisé incomplet visé au paragraphe 26(3), l’année de modèle du véhicule et une mention, dans les deux langues officielles, portant que le véhicule est exempté aux termes de ce paragraphe;

i) dans le cas d’un tracteur routier spécialisé ou d’un tracteur routier spécialisé qui est un tracteur routier incomplet, une mention, dans les deux langues officielles, portant que le véhicule est un tracteur routier spécialisé;

(j) in the case of a vocational vehicle, incomplete vocational vehicle, tractor or incomplete tractor that is exempted under subsection 17(1), the vehicle's model year and a statement, in both official languages, that the vehicle is exempted under that subsection;

(k) in the case of a Class 2B or Class 3 heavy-duty vehicle or cab-complete vehicle — excluding those that are vocational vehicles or incomplete vocational vehicles — the engine displacement and the CO₂ emission value determined by variable A in accordance with subsection 23(1) for that vehicle configuration and if applicable, the N₂O and CH₄ family emission limits;

(l) in the case of a vocational vehicle, incomplete vocational vehicle, tractor or incomplete tractor referred to in subsection 12.2(2), a statement, in both official languages, that the vehicle is equipped with an engine that meets the conditions set out in that subsection 12.2(2) and conforms to the standards referred to in subsection 12.2(3);

(m) in the case of a hybrid vehicle referred to in subsection 12.2(4), a statement, in both official languages, that the vehicle is equipped with an engine that conforms to the applicable alternative standards referred to in that subsection; and

(n) in the case of a vocational vehicle or incomplete vocational vehicle in respect of which the company makes an election referred to in subsection 26(1.2), a statement to that effect, in both official languages, and the type of vocational vehicle or incomplete vocational vehicle referred to in column 1 of the table to that subsection.

National emissions mark

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

Date on which main assembly is completed

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

SOR/2015-186, s. 63; SOR/2018-98, ss. 9, 60.

Trailers not certified by EPA

9.1 (1) Every box van trailer and non-box trailer that is imported or manufactured in Canada — other than EPA-certified trailers that bear the U.S. emission control information label referred to in subparagraph 53(d)(i) —

j) dans le cas d'un véhicule spécialisé, d'un véhicule spécialisé incomplet, d'un tracteur routier ou d'un tracteur routier incomplet exempté aux termes du paragraphe 17(1), l'année de modèle du véhicule et une mention, dans les deux langues officielles, portant que le véhicule est exempté aux termes de ce paragraphe;

k) dans le cas d'un véhicule lourd ou d'un véhicule à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés ou des véhicules spécialisés incomplets, la cylindrée du moteur et la valeur des émissions de CO₂ de la configuration de véhicule en cause, établie par l'élément A conformément au paragraphe 23(1), et, le cas échéant, les limites d'émissions de la famille applicables au N₂O et au CH₄;

l) dans le cas d'un véhicule spécialisé, d'un véhicule spécialisé incomplet, d'un tracteur routier ou d'un tracteur routier incomplet visé au paragraphe 12.2(2), une mention, dans les deux langues officielles, portant que le véhicule est doté d'un moteur qui remplit les conditions prévues à ce paragraphe et qui est conforme aux normes visées au paragraphe 12.2(3);

m) dans le cas d'un véhicule hybride visé au paragraphe 12.2(4), une mention, dans les deux langues officielles, portant que le véhicule est doté d'un moteur qui est conforme aux normes de rechange applicables visées à ce paragraphe;

n) dans le cas d'un véhicule spécialisé ou d'un véhicule spécialisé incomplet pour lequel l'entreprise a fait le choix prévu au paragraphe 26(1.2), une mention à cet effet, dans les deux langues officielles, et le type de véhicule spécialisé ou de véhicule spécialisé incomplet indiqué à la colonne 1 du tableau de ce paragraphe.

Marque nationale

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

Date de la fin de l'assemblage principal

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

DORS/2015-186, art. 63; DORS/2018-98, art. 9 et 60.

Remorques non visées par un certificat de l'EPA

9.1 (1) Les remorques fourgons et les remorques sans fourgon importées ou fabriquées au Canada, autres que celles visées par un certificat de l'EPA qui portent l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions visée au sous-alinéa 53d)(i), portent une

must bear a compliance label that sets out the following information:

- (a)** subject to subsection (2), the statement “THIS TRAILER CONFORMS TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED BY THE CANADIAN REGULATIONS ENTITLED *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations* IN EFFECT FOR MODEL YEAR [*insert model year*] / CETTE REMORQUE EST CONFORME AUX NORMES QUI LUI SONT APPLICABLES PRÉVUES AU RÈGLEMENT CANADIEN INTITULÉ *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs* EN VIGUEUR POUR L’ANNÉE DE MODÈLE [*inscrire l’année de modèle*]”;
- (b)** the name of the trailer’s manufacturer;
- (c)** the trailer’s model year if a national emissions mark is applied to it;
- (d)** subject to subsection (3), the trailer’s date of manufacture;
- (e)** the type of trailer, in both official languages;
- (f)** the trailer family’s identification code; and
- (g)** in the case of a trailer that is exempted under section 17.1 or 17.2, a statement in both official languages that the trailer is exempted under that section and, if not already indicated under paragraph (c), the trailer’s model year.

National emissions mark

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

Date of manufacture

(3) The trailer’s date of manufacture may, instead of being set out on the label, be permanently affixed, engraved or stamped on the trailer.

SOR/2018-98, s. 10.

Requirements

10 Any label that is required by these Regulations, other than a U.S. emission control information label or U.S. engine information label referred to in paragraph 53(d), must

- (a)** be applied to a conspicuous and readily accessible location;
- (b)** be permanently applied to the vehicle or the trailer and, in the case of an engine, be permanently applied

étiquette de conformité sur laquelle figurent les renseignements suivants :

- a)** sous réserve du paragraphe (2), la mention « THIS TRAILER CONFORMS TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED BY THE CANADIAN REGULATIONS ENTITLED *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations* IN EFFECT FOR MODEL YEAR [*insert model year*] / CETTE REMORQUE EST CONFORME AUX NORMES QUI LUI SONT APPLICABLES PRÉVUES AU RÈGLEMENT CANADIEN INTITULÉ *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs* EN VIGUEUR POUR L’ANNÉE DE MODÈLE [*inscrire l’année de modèle*] »;
- b)** le nom du fabricant de la remorque;
- c)** l’année de modèle de la remorque, si la marque nationale est apposée sur la remorque;
- d)** sous réserve du paragraphe (3), la date de fabrication de la remorque;
- e)** le type de remorque, dans les deux langues officielles;
- f)** le code d’identification de la famille de la remorque;
- g)** dans le cas d’une remorque exemptée aux termes des articles 17.1 ou 17.2, une mention à cet effet, dans les deux langues officielles, et son année de modèle, si celle-ci n’a pas été déjà indiquée en application de l’alinéa c).

Marque nationale

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

Date de fabrication

(3) Au lieu de figurer sur l’étiquette, la date de fabrication de la remorque peut être fixée, gravée ou estampillée en permanence sur celle-ci.

DORS/2018-98, art. 10.

Exigences

10 Toute étiquette exigée par le présent règlement, autre que l’étiquette américaine d’information sur la réduction des émissions ou l’étiquette américaine d’information sur les moteurs visées à l’alinéa 53d), à la fois :

- a)** est apposée à un endroit bien en vue et d’accès facile;
- b)** est apposée en permanence sur le véhicule ou la remorque et, dans le cas d’un moteur, sur un composant

to an engine part that is necessary for normal engine operation and does not normally require replacement during the engine's useful life;

(c) be resistant to or protected against any weather condition;

(d) have lettering that is

(i) clear and indelible,

(ii) indented, embossed or in a colour that contrasts with the background colour of the label, and

(iii) in block capitals and numerals that are not less than 2 mm in height; and

(e) have units that are identified by the appropriate name or symbol.

SOR/2018-98, s. 11.

Vehicles Manufactured in Stages

Requirements

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

(a) ensure that the U.S. emission control information label referred to in subparagraph 53(d)(i), the compliance label referred to in section 9 and the national emissions mark, as the case may be, remain applied to the altered vehicle;

(b) ensure that the vehicle, once altered, conforms to all applicable standards;

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

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

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

physique qui est nécessaire à son fonctionnement normal et qui ne requiert normalement pas de remplacement au cours de la durée de vie utile du moteur;

c) résiste aux intempéries ou est à l'abri de celles-ci;

d) porte des inscriptions qui, à la fois, sont :

(i) claires et indélébiles,

(ii) renfoncées, en relief ou d'une couleur contrastant avec celle du fond de l'étiquette,

(iii) en majuscules et en chiffres d'au moins 2 mm de hauteur;

e) indique le nom ou le symbole de l'unité des valeurs.

DORS/2018-98, art. 11.

Véhicules construits par étapes

Exigences

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

a) veille à ce que l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions visée au sous-alinéa 53d)(i), l'étiquette de conformité visée à l'article 9 et la marque nationale, selon le cas, restent apposées sur le véhicule modifié;

b) veille à ce que le véhicule, une fois modifié, soit conforme à toutes les normes applicables;

c) appose sur le véhicule modifié une étiquette supplémentaire sur laquelle figurent :

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

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

(iii) the national emissions mark, and

(iv) the type of vehicle referred to in paragraph 18(3)(a), if it differs from the type set out on the compliance label referred to in section 9 or if the regulatory subcategory that is set out on the U.S. emission control information label referred to in subparagraph 53(d)(i) is changed, as the case may be; and

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

National emissions mark

(2) The national emissions mark referred to in subparagraph (1)(c)(iii) must be displayed on a label applied to the vehicle immediately beside any previously applied label on which the national emissions mark appears or immediately beside the U.S. emission control information label referred to in subparagraph 53(d)(i).

Non-participation in credit system

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

SOR/2018-98, s. 12.

Greenhouse Gas Emission Standards

General

Application

[SOR/2018-98, s. 13]

January 1, 2014

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

Election

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

(iii) la marque nationale,

(iv) le type de véhicule parmi ceux visés à l'alinéa 18(3)a), s'il diffère de celui qui figure sur l'étiquette de conformité visée à l'article 9 ou si la sous-catégorie réglementaire du véhicule qui est indiquée sur l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions visée au sous-alinéa 53d)(i) est modifiée, selon le cas;

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

Marque nationale

(2) La marque nationale visée au sous-alinéa (1)c)(iii) doit figurer sur une étiquette qui est apposée sur le véhicule juste à côté de toute étiquette apposée auparavant sur laquelle figure la marque nationale ou de l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions visée au sous-alinéa 53d)(i).

Non-participation au système de points

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

DORS/2018-98, art. 12.

Normes d'émissions de gaz à effet de serre

Dispositions générales

Application

[DORS/2018-98, art. 13]

1^{er} janvier 2014

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

Choix

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

January 1, 2020

12.1 These Regulations apply to trailers whose manufacture is completed on or after January 1, 2020.

SOR/2018-98, s. 14.

Engine Installed in Heavy-duty Vehicle

Vocational vehicles or tractors

12.2 (1) Subject to subsections (2) and (4), every vocational vehicle, incomplete vocational vehicle, tractor and incomplete tractor whose main assembly is completed after the coming into force of this section must be equipped with a heavy-duty engine that conforms to the following standards:

(a) the standards set out in the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* that are applicable to *heavy-duty engines* as defined in subsection 1(1) of those Regulations that are of the following model year:

(i) in the case of a vehicle whose main assembly is completed before January 1, 2021, the model year of the engine with which the vocational vehicle, incomplete vocational vehicle, tractor or incomplete tractor is equipped, and

(ii) in the case of a vehicle whose main assembly is completed on or after January 1, 2021, the model year that corresponds to

(A) the calendar year during which the main assembly of the vocational vehicle, incomplete vocational vehicle, tractor or incomplete tractor in which the engine is installed is completed,

(B) the calendar year after the calendar year during which the main assembly of the vocational vehicle, incomplete vocational vehicle, tractor or incomplete tractor in which the engine is installed is completed, or

(C) if the conditions set out in subparagraph 4(3)(b)(i) or clause 4(3)(b)(ii)(A) or (B) are met, the calendar year before the calendar year during which the main assembly of the vocational vehicle, incomplete vocational vehicle, tractor or incomplete tractor in which the engine is installed is completed; and

(b) the standards set out in these Regulations that are applicable to engines that are of the following model year:

1^{er} janvier 2020

12.1 Le présent règlement s'applique aux remorques dont la fabrication est complétée le 1^{er} janvier 2020 ou après cette date.

DORS/2018-98, art. 14.

Moteur installé dans un véhicule lourd

Véhicule spécialisé ou tracteur routier

12.2 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (4), tout véhicule spécialisé, véhicule spécialisé incomplet, tracteur routier et tracteur routier incomplet dont l'assemblage principal a été terminé après l'entrée en vigueur du présent article doit être doté d'un moteur de véhicule lourd qui est conforme, à la fois :

a) aux normes prévues par le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* qui sont applicables aux *moteurs de véhicule lourd*, au sens du paragraphe 1(1) de ce règlement, des années de modèle suivantes :

(i) dans le cas d'un véhicule dont l'assemblage principal a été terminé avant le 1^{er} janvier 2021, l'année de modèle du moteur dont est doté le véhicule spécialisé, le véhicule spécialisé incomplet, le tracteur routier ou le tracteur routier incomplet,

(ii) dans le cas d'un véhicule dont l'assemblage principal a été terminé le 1^{er} janvier 2021 ou après cette date, l'année de modèle correspondant à :

(A) soit l'année civile durant laquelle l'assemblage principal du véhicule spécialisé, du véhicule spécialisé incomplet, du tracteur routier ou du tracteur routier incomplet dans lequel le moteur est installé a été terminé,

(B) soit l'année civile suivant l'année civile durant laquelle l'assemblage principal du véhicule spécialisé, du véhicule spécialisé incomplet, du tracteur routier ou du tracteur routier incomplet dans lequel le moteur est installé a été terminé,

(C) soit, si les conditions prévues au sous-alinéa 4(3)b(i) ou aux divisions 4(3)b(ii)(A) ou (B) sont remplies, l'année civile qui précède l'année civile durant laquelle l'assemblage principal du véhicule spécialisé, du véhicule spécialisé incomplet, du tracteur routier ou du tracteur routier incomplet dans lequel le moteur est installé a été terminé;

(i) in the case of a vehicle whose main assembly is completed before January 1, 2021, the model year of the engine with which the vocational vehicle, incomplete vocational vehicle, tractor or incomplete tractor is equipped, and

(ii) in the case of a vehicle whose main assembly is completed on or after January 1, 2021, the model year that corresponds to

(A) the calendar year during which the main assembly of the vocational vehicle, incomplete vocational vehicle, tractor or incomplete tractor in which the engine is installed is completed,

(B) the calendar year after the calendar year during which the main assembly of the vocational vehicle, incomplete vocational vehicle, tractor or incomplete tractor in which the engine is installed is completed, or

(C) if the conditions set out in subparagraph 4(3)(b)(i) or clause 4(3)(b)(ii)(A) or (B) are met, the calendar year before the calendar year during which the main assembly of the vocational vehicle, incomplete vocational vehicle, tractor or incomplete tractor in which the engine is installed is completed.

Election

(2) A company may elect not to comply with subsection (1) for a vocational vehicle, incomplete vocational vehicle, tractor or incomplete tractor if the company reports this election in its end of model year report in accordance with section 48 and the vehicle's engine has previously been sold to a first retail purchaser and

(a) has not reached the end of its useful life since its original date of manufacture;

(b) has accumulated less than 160 935 km (100,000 miles) of operation since its original date of manufacture;

(c) less than three years have passed since its original date of manufacture; or

(d) is of the 2010 model year or a subsequent model year.

b) aux normes prévues par le présent règlement qui sont applicables aux moteurs des années de modèle suivantes :

(i) dans le cas d'un véhicule dont l'assemblage principal a été terminé avant le 1^{er} janvier 2021, l'année de modèle du moteur dont est doté le véhicule spécialisé, le véhicule spécialisé incomplet, le tracteur routier ou le tracteur routier incomplet,

(ii) dans le cas d'un véhicule dont l'assemblage principal a été terminé le 1^{er} janvier 2021 ou après cette date, l'année de modèle correspondant à :

(A) soit l'année civile durant laquelle l'assemblage principal du véhicule spécialisé, du véhicule spécialisé incomplet, du tracteur routier ou du tracteur routier incomplet dans lequel le moteur est installé a été terminé,

(B) soit l'année civile suivant l'année civile durant laquelle l'assemblage principal du véhicule spécialisé, du véhicule spécialisé incomplet, du tracteur routier ou du tracteur routier incomplet dans lequel le moteur est installé a été terminé,

(C) soit, si les conditions prévues au sous-alinéa 4(3)b(i) ou aux divisions 4(3)b(ii)(A) ou (B) sont remplies, l'année civile qui précède l'année civile durant laquelle l'assemblage principal du véhicule spécialisé, du véhicule spécialisé incomplet, du tracteur routier ou du tracteur routier incomplet dans lequel le moteur est installé a été terminé.

Choix

(2) L'entreprise peut choisir de ne pas se conformer au paragraphe (1) pour ses véhicules spécialisés, véhicules spécialisés incomplets, tracteurs routiers ou tracteurs routiers incomplets à condition que l'entreprise indique ce choix dans son rapport de fin d'année de modèle conformément à l'article 48 et que ses véhicules soient dotés d'un moteur qui a déjà été vendu à un premier usager et qui remplit l'une des conditions suivantes :

a) il n'a pas atteint la fin de sa durée de vie utile depuis sa date de fabrication d'origine;

b) il a atteint moins de 160 935 km (100 000 milles) depuis sa date de fabrication d'origine;

c) moins de trois ans se sont écoulés depuis sa date de fabrication d'origine;

d) il est de l'année de modèle 2010 ou d'une année de modèle ultérieure.

Standards — engine installed in vehicle

(3) The engine referred to in subsection (2) must conform to

- (a)** the standards set out in the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* that are applicable to *heavy-duty engines* as defined in subsection 1(1) of those Regulations that are of the model year corresponding to the engine's original date of manufacture; and
- (b)** the standards set out in these Regulations that are applicable to engines that are of the model year corresponding to the engine's original date of manufacture.

Hybrid vehicles — alternate engine standards

(4) In the case of vocational vehicles, incomplete vocational vehicles, tractors and incomplete tractors that are or are to become hybrid vehicles whose engine provides energy to the vehicle's energy storage features, if there are no engines on the market that conform to the standards referred to in subsection (1) and that have the physical or performance characteristics necessary for the operation of the vehicle, a company may, for any given model year up to and including the 2027 model year, elect to equip up to 100 such vehicles with a heavy-duty engine that, instead of conforming to the standards referred to in that subsection, conforms to the alternative standards set out in section 10(g) or 11(g), as the case may be, of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR.

SOR/2018-98, s. 14; SOR/2022-204, s. 5.

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

13 (1) Subject to subsections (4), (7.1) and (8), a heavy-duty vehicle, heavy-duty engine or trailer of a given model year that is covered by an EPA certificate and bears the U.S. emission control information label or U.S. engine information label referred to in paragraph 53(d) must conform to the certification and in-use standards referred to in the EPA certificate instead of to the following standards, whichever apply:

- (a)** sections 14 to 16 and subsection 20(1) for Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles, excluding those that are vocational vehicles or incomplete vocational vehicles;

Normes — moteur installé dans un véhicule

(3) Les moteurs visés au paragraphe (2) doivent, à la fois :

- a)** être conformes aux normes prévues par le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* qui sont applicables, selon l'année de modèle correspondant à leur date de fabrication d'origine, aux *moteurs de véhicules lourds* au sens du paragraphe 1(1) de ce règlement;
- b)** être conformes aux normes prévues par le présent règlement qui leur sont applicables, selon l'année de modèle correspondant à leur date de fabrication d'origine.

Véhicules hybrides — normes de rechange pour le moteur

(4) Dans le cas des véhicules spécialisés, des véhicules spécialisés incomplets, des tracteurs routiers et des tracteurs routiers incomplets qui sont des véhicules hybrides, ou qui sont destinés à l'être, dont le moteur alimente les éléments de stockage de l'énergie du véhicule, s'il n'existe pas sur le marché de moteurs conformes aux normes visées au paragraphe (1) possédant les caractéristiques physiques ou de rendement nécessaires au fonctionnement du véhicule, une entreprise peut, pour une année de modèle donnée qui n'est pas postérieure à l'année de modèle 2027, choisir de doter jusqu'à cent de ces véhicules d'un moteur de véhicule lourd qui, au lieu d'être conforme aux normes visées à ce paragraphe, est conforme aux normes de rechange prévues aux articles 10(g) ou 11(g), selon le cas, de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

DORS/2018-98, art. 14; DORS/2022-204, art. 5.

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

13 (1) Sous réserve des paragraphes (4), (7.1) et (8), les véhicules lourds, les moteurs de véhicules lourds et les remorques d'une année de modèle donnée qui sont visés par un certificat de l'EPA et qui portent l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions ou l'étiquette américaine d'information sur les moteurs visées à l'alinéa 53d) doivent être conformes aux normes d'homologation et d'utilisation mentionnées dans le certificat au lieu d'être conformes aux normes ci-après, selon le cas :

- a)** s'agissant de véhicules lourds et de véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux qui sont

(b) sections 14 to 16 and, as the case may be, subsection 26(1), (1.1), (1.2) or (1.3) for vocational vehicles and incomplete vocational vehicles;

(c) sections 14 to 16 and, as the case may be, subsection 27(1) or paragraph 27(1.1)(a) for tractors and incomplete tractors;

(d) sections 14 and 15 and subsection 29(1) and, as the case may be, section 30 or subsection 31(1), (2) or (5) for heavy-duty engines; and

(e) section 15 and, as the case may be, subsection 16.1(1) or 33.1(1) or (2) for trailers.

Exceeding N₂O or CH₄ emission standard — vehicles

(2) Subsections 20(3) to (6) apply in respect of a company's Class 2B or Class 3 heavy-duty vehicles or cab-complete vehicles — excluding those that are vocational vehicles or incomplete vocational vehicles — that are covered by an EPA certificate and, as the case may be, conform to a N₂O or CH₄ family emission limit that exceeds the N₂O or CH₄ emission standard applicable to their model year under these Regulations.

Comply with CO₂ emission credit system

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

Fleets — vehicles

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

(a) at least 50% of its vocational vehicles and incomplete vocational vehicles and at least 50% of its tractors and incomplete tractors of the 2015 model year if

des véhicules spécialisés ou des véhicules spécialisés incomplets, les articles 14 à 16 et le paragraphe 20(1);

b) s'agissant de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets, les articles 14 à 16 et, selon le cas, les paragraphes 26(1), (1.1), (1.2) ou (1.3);

c) s'agissant de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets, les articles 14 à 16 et, selon le cas, le paragraphe 27(1) ou l'alinéa 27(1.1)a);

d) s'agissant de moteurs de véhicules lourds, les articles 14 et 15, le paragraphe 29(1) et, selon le cas, l'article 30 ou les paragraphes 31(1), (2) ou (5);

e) s'agissant de remorques, l'article 15 et, selon le cas, les paragraphes 16.1(1) ou 33.1(1) ou (2).

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

(2) Les paragraphes 20(3) à (6) s'appliquent à l'égard des véhicules lourds ou des véhicules à cabine complète des classes 2B et 3 d'une entreprise, sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés ou des véhicules spécialisés incomplets, qui sont visés par un certificat de l'EPA et qui, selon le cas, sont conformes à une limite d'émissions de la famille applicable au N₂O ou au CH₄ qui dépasse la norme d'émissions de N₂O ou de CH₄ prévue par le présent règlement qui s'applique à l'année de modèle du véhicule.

Conformité au système de points

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

Parcs — véhicules

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

a) au moins 50 % de ses véhicules spécialisés et véhicules spécialisés incomplets et au moins 50 % de ses

the number of heavy-duty vehicles it sold in Canada is greater than 500;

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

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

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

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

If all vehicles grouped into fleets

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

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

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

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

Early action credits

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

tracteurs routiers et tracteurs routiers incomplets de l'année de modèle 2015 si le nombre de véhicules lourds vendus au Canada par l'entreprise est de plus de 500;

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

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

Points — véhicules lourds des années de modèle 2015 et 2016

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

Regroupement en parcs de tous les véhicules

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

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

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

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

Points d'action précoce

(7) Pour l'application du paragraphe (4), pour un groupe de calcul de points des années de modèle 2014, 2015 ou 2016, une entreprise peut utiliser des points d'action précoce obtenus conformément à l'article 47 si elle regroupe

vehicles, incomplete vocational vehicles, tractors and incomplete tractors of the averaging set for the model year in which the early action credits are used.

Exceeding N₂O or CH₄ emission standard — engines

(7.1) Subsections 29(4) to (7) apply in respect of a company's heavy-duty engines that are covered by an EPA certificate if

- (a)** the engines conform to a N₂O or CH₄ family emission limit that exceeds the N₂O or CH₄ emission standard applicable to engines of their model year under these Regulations; and
- (b)** the number of engines referred to in paragraph (a) that are sold in Canada by the company
 - (i)** is greater than 100 but less than or equal to 1000 and is more than twice the number of engines sold in the United States that are of the same engine family, or
 - (ii)** is greater than 1000 and exceeds the number of engines sold in the United States that are of the same engine family.

Fleets — engines

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

- (a)** the engine conforms to a CO₂ family certification level that exceeds the CO₂ emission standard applicable to that engine's model year under these Regulations; and
- (b)** the number of engines referred to in paragraph (a) sold in Canada by the company
 - (i)** is greater than 100 but less than or equal to 1000 and is more than twice the number of engines sold in the United States that are of the same engine family, or
 - (ii)** is greater than 1000 and exceeds the number of engines sold in the United States that are of the same engine family.

en parcs l'ensemble de ses véhicules spécialisés, véhicules spécialisés incomplets, tracteurs routiers ou tracteurs routiers incomplets du groupe de calcul de points pour l'année de modèle pour laquelle les points d'action précoce sont utilisés.

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

(7.1) Les paragraphes 29(4) à (7) s'appliquent à l'égard des moteurs de véhicules lourds d'une entreprise qui sont visés par un certificat de l'EPA si, à la fois :

- a)** les moteurs sont conformes à une limite d'émissions de la famille applicable au N₂O ou au CH₄ qui dépasse la norme d'émissions de N₂O ou de CH₄ prévue par le présent règlement qui s'applique à l'année de modèle du moteur;
- b)** le nombre de moteurs visés à l'alinéa a) vendus au Canada par l'entreprise :
 - (i)** est supérieur à 100 mais inférieur ou égal à 1000 et dépasse le double du nombre de moteurs de la même famille de moteurs vendus aux États-Unis,
 - (ii)** est supérieur à 1000 et dépasse le nombre de moteurs de la même famille de moteurs vendus aux États-Unis.

Parcs — moteurs

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

- a)** les moteurs sont conformes au niveau de certification de la famille applicable au CO₂ qui dépasse la norme d'émissions de CO₂ du présent règlement applicable à l'année de modèle de ces moteurs;
- b)** le nombre de moteurs visés à l'alinéa a) vendus au Canada par l'entreprise :
 - (i)** est supérieur à 100 mais inférieur ou égal à 1000 et dépasse le double du nombre de moteurs de la même famille de moteurs vendus aux États-Unis,
 - (ii)** est supérieur à 1000 et dépasse le nombre de moteurs de la même famille de moteurs vendus aux États-Unis.

Comply with CO₂ emission credit system

(8.1) Despite subsection (1), if a company participates in the CO₂ emission credit system set out in sections 47.1 to 47.5 for its full-aero box van trailers that are covered by an EPA certificate, it must comply with the CO₂ emission credit system provisions that relate to the emission standards referred to in subsection (1).

Fleets – trailers

(8.2) A company that manufactures or imports a full-aero box van trailer of the 2027 model year or a subsequent model year that is covered by an EPA certificate and conforms to a CO₂ family emission limit that exceeds the CO₂ emission standard applicable to the model year of that trailer under these Regulations must group all of its full-aero box van trailers of that model year into fleets or subfleets, as the case may be, in accordance with section 18 and participate in the CO₂ emission credit system set out in sections 47.1 to 47.5.

Subsection 153(3) of Act

(9) For the purposes of subsection 153(3) of the Act, the provisions of the CFR that are applicable under an EPA certificate to a vehicle, engine or trailer referred to in subsection (1) correspond to the standards referred to in paragraphs (1)(a) to (e).

EPA

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

SOR/2015-186, s. 64; SOR/2018-98, ss. 15, 60.

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

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

Defeat device

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

Conformité au système de points

(8.1) Malgré le paragraphe (1), lorsqu'une entreprise participe au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 47.1 à 47.5 pour ses remorques fourgons totalement aérodynamiques qui sont visées par un certificat de l'EPA, elle se conforme à toutes les dispositions du système de points relatifs aux émissions de CO₂ qui sont liées aux normes d'émissions visées au paragraphe (1).

Parcs – remorques

(8.2) L'entreprise qui fabrique ou importe une remorque fourgon totalement aérodynamique de l'année de modèle 2027 ou d'une année de modèle ultérieure qui, à la fois, est visée par un certificat de l'EPA et respecte une limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ qui dépasse la norme d'émissions de CO₂ du présent règlement applicable à l'année de modèle de cette remorque regroupe dans des parcs ou des sous-parcs, selon le cas, toutes ses remorques fourgons totalement aérodynamiques de cette année de modèle conformément à l'article 18 et participe au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 47.1 à 47.5.

Paragraphe 153(3) de la Loi

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

EPA

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

DORS/2015-186, art. 64; DORS/2018-98, art. 15 et 60.

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

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

Dispositif de mise en échec

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

Exception — emergency vehicles

(2.1) Despite subsection (2), an emergency 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;
- (b)** the device acts to maintain the emission control system in a normal state.

Test procedures

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

SOR/2018-98, s. 16.

Adjustable Parameters**Definition of adjustable parameter**

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

Standards

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

Fairings

(3) A tractor's roof fairing and a trailer's rear fairing are not adjustable parameters for the purposes of this section.

SOR/2018-98, s. 17.

Air-conditioning Systems**Standards**

16 A heavy-duty vehicle or heavy-duty incomplete vehicle that is equipped with an air-conditioning system must conform to

Exception — véhicules d'urgence

(2.1) Malgré le paragraphe (2), les véhicules d'urgence 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 dans les cas suivants :

- a)** le système antipollution est dans un état anormal;
- b)** le dispositif sert à maintenir le système antipollution dans un état normal.

Méthodes d'essai

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

DORS/2018-98, art. 16.

Paramètres réglables**Définition de paramètre réglable**

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

Normes

(2) Les véhicules lourds, les moteurs de véhicules lourds et les remorques dotés de paramètres réglables doivent être conformes aux normes applicables prévues par le présent règlement, quel que soit le réglage des paramètres.

Carénage

(3) Pour l'application du présent article, le carénage de toit d'un tracteur routier et le carénage arrière d'une remorque ne sont pas des paramètres réglables.

DORS/2018-98, art. 17.

Systèmes de climatisation**Normes**

16 Les véhicules lourds et les véhicules lourds incomplets dotés d'un système de climatisation doivent être conformes aux normes suivantes :

(a) section 1819(h) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR in the case of a Class 2B or Class 3 heavy-duty vehicle or cab-complete vehicle, other than a vocational vehicle or incomplete vocational vehicle; or

(b) section 115(e) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart B, of the CFR in the case of a vocational vehicle or incomplete vocational vehicle of the 2021 model year or a subsequent model year or a tractor or incomplete tractor.

SOR/2018-98, s. 17.

Non-box Trailers and Non-aero Box Van Trailers

Standards

16.1 (1) For the 2020 model year and subsequent model years, every non-box trailer and non-aero box van trailer must be equipped with

(a) an automatic tire inflation system or tire pressure monitoring system for each wheel that is mounted on an axle; and

(b) tires with a tire rolling resistance level of

(i) in the case of non-box trailers,

(A) for the 2020 model year, 6 kg/t or less, or

(B) for the 2021 model year and subsequent model years, 5.1 kg/t or less, and

(ii) in the case of non-aero box van trailers,

(A) for the 2020 model year, 5.1 kg/t or less, or

(B) for the 2021 model year and subsequent model years, 4.7 kg/t or less.

Determination of tire rolling resistance level

(2) The tire rolling resistance level must be determined in accordance with the procedures described in sections 515(b) and 520(c) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR.

SOR/2018-98, s. 17.

a) s'agissant de véhicules lourds ou de véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, autres que les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets, à l'article 1819(h) de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;

b) s'agissant de véhicules spécialisés ou de véhicules spécialisés incomplets de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure et de tracteurs routiers ou de tracteurs routiers incomplets, à l'article 115(e) de la sous-partie B, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

DORS/2018-98, art. 17.

Remorques sans fourgon et remorques fourgons non aérodynamiques

Normes

16.1 (1) Pour l'année de modèle 2020 et les années de modèles ultérieures, les remorques sans fourgon et les remorques fourgons non aérodynamiques doivent être munies :

a) d'un dispositif automatique de gonflage des pneus ou d'un système de surveillance de la pression des pneus pour chaque roue qui est montée sur un essieu;

b) de pneus ayant le niveau de résistance au roulement du pneu suivant :

(i) s'agissant de remorques sans fourgon :

(A) pour l'année de modèle 2020, au plus 6 kg/t,

(B) pour l'année de modèle 2021 et les années de modèle ultérieures, au plus 5,1 kg/t,

(ii) s'agissant de remorques fourgons non aérodynamiques :

(A) pour l'année de modèle 2021, au plus 5,1 kg/t,

(B) pour l'année de modèle 2021 et les années de modèle ultérieures, au plus 4,7 kg/t.

Mesure du niveau de résistance au roulement du pneu

(2) Le niveau de résistance au roulement du pneu est mesuré conformément aux méthodes décrites aux articles 515(b) et 520(c) de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

DORS/2018-98, art. 17.

Small Volume Companies

[SOR/2018-98, s. 18]

Exemption

17 (1) A company may elect, for a given model year, not to comply with the standards set out in any of subsections 26(1), (1.1), (1.2), (1.3) and (5) and 27(1), (1.1), (1.2) and (7), as the case may be, for its vocational vehicles, incomplete vocational vehicles, tractors and incomplete tractors and, in the case of vocational vehicles, incomplete vocational vehicles, tractors and incomplete tractors that are covered by an EPA certificate, the company may elect not to comply with subsection 13(4), if the following conditions are met:

- (a)** it manufactured or imported in 2011 for sale in Canada in total less than 200 tractors and vocational vehicles;
- (b)** the number of vocational vehicles and tractors of the model year in question that it manufactures or imports for sale in Canada is fewer than 200; and
- (c)** it reports this election in its end of model year report in accordance with section 48.

Exemption — engines

(1.1) A company that makes an election referred to in subsection (1) may also make one or both of the elections set out in one of the following paragraphs in respect of the engines of a given model year that are installed in its vocational vehicles and tractors referred to in subsection (1) if it reports the election in its end of model year report in accordance with section 48:

- (a)** in the case of heavy-duty engines other than those that are covered by an EPA certificate, not to comply with
 - (i)** the N₂O and CH₄ emission standards set out in section 29, or
 - (ii)** the CO₂ emission standards set out in section 30 or subsection 31(1), (2) or (5); and
- (b)** in the case of heavy-duty engines that are covered by an EPA certificate, not to comply with subsection 13(7.1) or (8).

CO₂ emission credit system

(2) A company that makes an election referred to in subsection (1) or (1.1) must not participate in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47 for the model year in question.

Entreprises à faible volume

[DORS/2018-98, art. 18]

Exemption

17 (1) L'entreprise peut choisir de ne pas se conformer, pour une année de modèle donnée, à l'une ou l'autre des normes visées aux paragraphes 26(1), (1.1), (1.2), (1.3) et (5) et 27(1), (1.1), (1.2) et (7), selon le cas, pour ses véhicules spécialisés, ses véhicules spécialisés incomplets, ses tracteurs routiers ou ses tracteurs routiers incomplets, et de ne pas se conformer au paragraphe 13(4) pour ceux de ces véhicules qui sont visés par un certificat de l'EPA, si les conditions ci-après sont réunies :

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

Exemption — moteurs

(1.1) L'entreprise qui fait un des choix visés au paragraphe (1) peut faire l'un ou l'autre des choix prévus à l'un des alinéas ci-après, ou les deux, à l'égard des moteurs de véhicules lourds d'une année de modèle donnée installés dans ses véhicules spécialisés et ses tracteurs routiers visés au paragraphe (1) si elle indique ce choix dans son rapport de fin d'année de modèle conformément à l'article 48 :

- a)** dans le cas des moteurs non visés par un certificat de l'EPA, ne pas se conformer :
 - (i)** aux normes d'émissions de N₂O et de CH₄ visées à l'article 29,
 - (ii)** aux normes d'émissions de CO₂ visées à l'article 30 ou, selon le cas, aux paragraphes 31(1), (2) ou (5);
- b)** dans le cas des moteurs visés par un certificat de l'EPA, ne pas se conformer aux paragraphes 13(7.1) ou (8).

Système de points relatifs aux émissions de CO₂

(2) L'entreprise qui fait un des choix visés aux paragraphes (1) ou (1.1) ne peut participer au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47 pour l'année de modèle en cause.

Merger

(3) If a company merges with one or more companies after the day on which these Regulations come into force, the company that results from the merger may make an election referred to in subsection (1) or (1.1) if the combined number of vocational vehicles and tractors manufactured or imported for sale in Canada by the merged companies under each of paragraphs (1)(a) and (b) is fewer than 200.

Acquisition

(4) If a company acquires one or more companies, it must

(a) in the case where the company made an election referred to in subsection (1) or (1.1) before the acquisition, recalculate the number of vocational vehicles and tractors that it manufactured or imported for sale in Canada under each of paragraphs (1)(a) and (b) by adding to that number the number of vocational vehicles and tractors that were manufactured or imported for sale in Canada by each of the acquired companies and report the total number in its first end of model year report following the acquisition; and

(b) in the case where the company makes an election referred to in subsection (1) or (1.1) after the acquisition, calculate the number of vocational vehicles and tractors that it manufactured or imported for sale in Canada under each of paragraphs (1)(a) and (b) by adding to that number the number of vocational vehicles and tractors that were manufactured or imported for sale in Canada by each of the acquired companies.

SOR/2018-98, s. 19.

Exemption — trailers manufactured before January 1, 2021

17.1 A company may elect not to comply with the standards set out in section 16.1 or 33.1, as the case may be, for its trailers whose manufacture is completed before January 1, 2021, if

(a) in 2020 it manufactures or imports for sale in Canada fewer than 100 trailers in total; and

(b) it reports the election in its end of model year report in accordance with section 48.

SOR/2018-98, s. 20.

Fusion

(3) Si deux ou plusieurs entreprises fusionnent après la date d'entrée en vigueur du présent règlement, l'entreprise issue de la fusion peut se prévaloir du choix prévu aux paragraphes (1) ou (1.1) si chacun des nombres, visés aux alinéas (1)a) et b), de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers fabriqués ou importés en vue de leur vente au Canada par les entreprises qui ont fusionné est inférieur à 200.

Acquisition

(4) L'entreprise qui acquiert une ou plusieurs entreprises effectue les calculs suivants :

a) dans le cas où elle avait choisi de se prévaloir des paragraphes (1) ou (1.1) avant l'acquisition, elle recalcule le nombre de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers, visé à l'alinéa (1)a), et le nombre de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers, visé à l'alinéa (1)b), qu'elle a fabriqués ou importés en vue de leur vente au Canada en y ajoutant le nombre de ceux qui ont été fabriqués ou importés en vue de leur vente au Canada par les entreprises qu'elle a acquises, puis fait mention du résultat de ce calcul dans son premier rapport de fin d'année de modèle suivant l'acquisition;

b) dans le cas où elle choisit de se prévaloir des paragraphes (1) ou (1.1) après l'acquisition, elle calcule le nombre de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers, visé à l'alinéa (1)a), et le nombre de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers, visé à l'alinéa (1)b), qu'elle a fabriqués ou importés en vue de leur vente au Canada en y ajoutant le nombre de ceux qui ont été fabriqués ou importés en vue de leur vente au Canada par les entreprises qu'elle a acquises.

DORS/2018-98, art. 19.

Exemption — remorques fabriquées avant le 1^{er} janvier 2021

17.1 L'entreprise peut choisir de ne pas se conformer aux normes visées aux articles 16.1 ou 33.1, selon le cas, pour ses remorques dont la fabrication est complétée avant le 1^{er} janvier 2021, si les conditions ci-après sont réunies :

a) elle fabrique ou importe en 2020, en vue de les vendre au Canada, au total, moins de cent remorques;

b) elle indique ce choix dans son rapport de fin d'année de modèle conformément à l'article 48.

DORS/2018-98, art. 20.

Exemption — trailers of the 2020 to 2026 model years

17.2 For trailers of the 2020 to 2026 model years, a company may elect not to comply with the standards set out in section 16.1 or 33.1, as the case may be, for a certain number of its trailers of a given model year if

(a) the number of trailers in respect of which it makes the election does not exceed

(i) in the case of box van trailers, 20% of the number of box van trailers of the model year in question that it manufactures or imports for sale in Canada or 25, whichever is less, and

(ii) in the case of non-box trailers, 20% of the number of non-box trailers of the model year in question that it manufactures or imports for sale in Canada or 20, whichever is less; and

(b) it reports the election in its end of model year report in accordance with section 48.

SOR/2018-98, s. 20.

Composition of Fleets**Definition of fleet**

18 (1) In these Regulations, *fleet* refers to the heavy-duty vehicles, heavy-duty engines and full-aero box van trailers that a company imports or manufactures in Canada for the purpose of sale in Canada to the first retail purchaser and that are grouped in accordance with this section for the purpose of conforming to sections 21 to 23 or for the purpose of participation in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47 or 47.1 to 47.5, as the case may be.

Exclusions

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

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

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

Exemption — remorques des années de modèle 2020 à 2026

17.2 Pour les remorques des années de modèle 2020 à 2026, l'entreprise peut choisir de ne pas se conformer aux normes visées aux articles 16.1 ou 33.1, selon le cas, pour une année de modèle donnée et un nombre de remorques donné, si les conditions ci-après sont réunies :

a) le nombre de remorques à l'égard desquelles l'entreprise fait ce choix ne dépasse pas :

(i) s'agissant de remorques fourgons, 20 % du nombre de remorques fourgons de l'année de modèle en cause qu'elle fabrique ou importe en vue de les vendre au Canada ou jusqu'à concurrence de 25,

(ii) s'agissant de remorques sans fourgon, 20 % du nombre de remorques sans fourgon de l'année de modèle en cause qu'elle fabrique ou importe en vue de les vendre au Canada ou jusqu'à concurrence de 20;

b) elle indique ce choix dans son rapport de fin d'année de modèle conformément à l'article 48.

DORS/2018-98, art. 20.

Composition des parcs**Définition de parc**

18 (1) Dans le présent règlement, *parc* vise les véhicules lourds, les moteurs de véhicules lourds et les remorques fourgons totalement aérodynamiques destinés à la vente au Canada au premier usager qu'une entreprise importe ou fabrique au Canada et qu'elle regroupe conformément au présent article pour assurer la conformité aux articles 21 à 23 ou pour participer au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47 ou 47.1 à 47.5, selon le cas.

Exclusions

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

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

b) les véhicules lourds, les moteurs de véhicules lourds et les remorques fourgons totalement aérodynamiques qu'elle importe et qui sont destinés à être utilisés au Canada à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales, si elle présente une

Fleet composition

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

(a) in the case of heavy-duty vehicles and subject to subsections (4) to (7), section 25 and subsections 26(6), (7.1) and (7.2) and 27(8.1) and (8.2), each fleet is composed solely of the vehicles referred to in one of the following subparagraphs or clauses, as the case may be:

(i) Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles, excluding those that are vocational vehicles or incomplete vocational vehicles,

(ii) for vocational vehicles and incomplete vocational vehicles of the 2020 model year or an earlier model year,

(A) those vehicles that are or are to become light heavy-duty vehicles,

(B) those vehicles that are or are to become medium heavy-duty vehicles, or

(C) those vehicles that are or are to become heavy heavy-duty vehicles,

(iii) for multi-purpose vocational vehicles and incomplete vocational vehicles that are to become multi-purpose vocational vehicles of the 2021 model year or a subsequent model year that are equipped with a compression-ignition engine,

(A) those vehicles that are or are to become light heavy-duty vehicles,

(B) those vehicles that are or are to become medium heavy-duty vehicles, or

(C) those vehicles that are or are to become heavy heavy-duty vehicles,

(iv) for regional vocational vehicles and incomplete vocational vehicles that are to become regional vocational vehicles of the 2021 model year or a subsequent model year that are equipped with a compression-ignition engine,

(A) those vehicles that are or are to become light heavy-duty vehicles,

justification conforme à l'article 60 et si elle fait mention de son choix de les exclure dans son rapport de fin d'année de modèle.

Composition d'un parc

(3) L'entreprise peut regrouper l'ensemble de ses véhicules lourds ou de ses moteurs de véhicules lourds du même type et de la même année de modèle dans plus d'un parc :

a) dans le cas de véhicules lourds et sous réserve des paragraphes (4) à (7), de l'article 25 et des paragraphes 26(6), (7.1) et (7.2) et 27(8.1) et (8.2), composé chacun uniquement des véhicules visés à l'un des sous-alinéas ou divisions ci-après, selon le cas :

(i) les véhicules lourds et les véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés ou des véhicules spécialisés incomplets,

(ii) s'agissant des véhicules spécialisés et des véhicules spécialisés incomplets de l'année de modèle 2020 ou d'une année de modèle antérieure :

(A) ceux qui sont des petits véhicules lourds ou qui sont destinés à l'être,

(B) ceux qui sont des véhicules mi-lourds ou qui sont destinés à l'être,

(C) ceux qui sont des gros véhicules lourds ou qui sont destinés à l'être,

(iii) s'agissant des véhicules spécialisés à usages multiples et des véhicules spécialisés incomplets qui sont destinés à être des véhicules spécialisés à usages multiples de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure munis d'un moteur à allumage par compression :

(A) ceux qui sont des petits véhicules lourds ou qui sont destinés à l'être,

(B) ceux qui sont des véhicules mi-lourds ou qui sont destinés à l'être,

(C) ceux qui sont des gros véhicules lourds ou qui sont destinés à l'être,

(iv) s'agissant des véhicules spécialisés régionaux et des véhicules spécialisés incomplets qui sont destinés à être des véhicules spécialisés régionaux de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure munis d'un moteur à allumage par compression :

- (B)** those vehicles that are or are to become medium heavy-duty vehicles, or
- (C)** those vehicles that are or are to become heavy heavy-duty vehicles,
- (v)** for urban vocational vehicles and incomplete vocational vehicles that are to become urban vocational vehicles of the 2021 model year or a subsequent model year that are equipped with a compression-ignition engine,
- (A)** those vehicles that are or are to become light heavy-duty vehicles,
- (B)** those vehicles that are or are to become medium heavy-duty vehicles, or
- (C)** those vehicles that are or are to become heavy heavy-duty vehicles,
- (vi)** for multi-purpose vocational vehicles and incomplete vocational vehicles that are to become multi-purpose vocational vehicles of the 2021 model year or a subsequent model year that are equipped with a spark-ignition engine,
- (A)** those vehicles that are or are to become light heavy-duty vehicles, or
- (B)** those vehicles that are or are to become medium heavy-duty vehicles,
- (vii)** for regional vocational vehicles and incomplete vocational vehicles that are to become regional vocational vehicles of the 2021 model year or a subsequent model year that are equipped with a spark-ignition engine,
- (A)** those vehicles that are or are to become light heavy-duty vehicles, or
- (B)** those vehicles that are or are to become medium heavy-duty vehicles,
- (viii)** for urban vocational vehicles and incomplete vocational vehicles that are to become urban vocational vehicles of the 2021 model year or a subsequent model year that are equipped with a spark-ignition engine,
- (A)** those vehicles that are or are to become light heavy-duty vehicles, or
- (B)** those vehicles that are or are to become medium heavy-duty vehicles,
- (A)** ceux qui sont des petits véhicules lourds ou qui sont destinés à l'être,
- (B)** ceux qui sont des véhicules mi-lourds ou qui sont destinés à l'être,
- (C)** ceux qui sont des gros véhicules lourds ou qui sont destinés à l'être,
- (v)** s'agissant des véhicules spécialisés urbains et des véhicules spécialisés incomplets qui sont destinés à être des véhicules spécialisés urbains de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure munis d'un moteur à allumage par compression :
- (A)** ceux qui sont des petits véhicules lourds ou qui sont destinés à l'être,
- (B)** ceux qui sont des véhicules mi-lourds ou qui sont destinés à l'être,
- (C)** ceux qui sont des gros véhicules lourds ou qui sont destinés à l'être,
- (vi)** s'agissant des véhicules spécialisés à usages multiples et des véhicules spécialisés incomplets qui sont destinés à être des véhicules spécialisés à usages multiples de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure munis d'un moteur à allumage commandé :
- (A)** ceux qui sont des petits véhicules lourds ou qui sont destinés à l'être,
- (B)** ceux qui sont des véhicules mi-lourds ou qui sont destinés à l'être,
- (vii)** s'agissant des véhicules spécialisés régionaux et des véhicules spécialisés incomplets qui sont destinés à être des véhicules spécialisés régionaux de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure munis d'un moteur à allumage commandé :
- (A)** ceux qui sont des petits véhicules lourds ou qui sont destinés à l'être,
- (B)** ceux qui sont des véhicules mi-lourds ou qui sont destinés à l'être,
- (viii)** s'agissant des véhicules spécialisés urbains et des véhicules spécialisés incomplets qui sont destinés à être des véhicules spécialisés urbains de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure munis d'un moteur à allumage commandé :

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

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

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

(xii) for Class 8 tractors and incomplete tractors of the 2020 model year or an earlier model year,

(A) those that are low-roof and are equipped with a day cab,

(B) those that are low-roof and are equipped with a sleeper cab,

(C) those that are mid-roof and are equipped with a day cab,

(D) those that are mid-roof and are equipped with a sleeper cab,

(E) those that are high-roof and are equipped with a day cab, or

(F) those that are high-roof and are equipped with a sleeper cab,

(xiii) for Class 8 tractors and incomplete tractors of the 2021 model year or a subsequent model year that have a GCWR of less than 43 998 kg (97,000 pounds),

(A) those that are low-roof and are equipped with a day cab,

(B) those that are low-roof and are equipped with a sleeper cab,

(C) those that are mid-roof and are equipped with a day cab,

(D) those that are mid-roof and are equipped with a sleeper cab,

(E) those that are high-roof and are equipped with a day cab, or

(F) those that are high-roof and are equipped with a sleeper cab,

(xiv) for Class 8 tractors and incomplete tractors of the 2021 model year or a subsequent model year that have a GCWR of 43 998 kg (97,000 pounds) or more, but less than 54 431 kg (120,000 pounds),

(A) ceux qui sont des petits véhicules lourds ou qui sont destinés à l'être,

(B) ceux qui sont des véhicules mi-lourds ou qui sont destinés à l'être,

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

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

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

(xii) s'agissant des tracteurs routiers et des tracteurs routiers incomplets de classe 8 de l'année de modèle 2020 ou d'une année de modèle antérieure :

(A) ceux à toit bas dotés d'une cabine de jour,

(B) ceux à toit bas dotés d'une cabine couchette,

(C) ceux à toit moyen dotés d'une cabine de jour,

(D) ceux à toit moyen dotés d'une cabine couchette,

(E) ceux à toit élevé dotés d'une cabine de jour,

(F) ceux à toit élevé dotés d'une cabine couchette,

(xiii) s'agissant des tracteurs routiers et des tracteurs routiers incomplets de classe 8 de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure dont le PNBC est inférieur à 43 998 kg (97 000 lb) :

(A) ceux à toit bas dotés d'une cabine de jour,

(B) ceux à toit bas dotés d'une cabine couchette,

(C) ceux à toit moyen dotés d'une cabine de jour,

(D) ceux à toit moyen dotés d'une cabine couchette,

(E) ceux à toit élevé dotés d'une cabine de jour,

(F) ceux à toit élevé dotés d'une cabine couchette,

(xiv) s'agissant des tracteurs routiers et des tracteurs routiers incomplets de classe 8 de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure

(A) those that are low-roof and are equipped with a day cab,

(B) those that are low-roof and are equipped with a sleeper cab,

(C) those that are mid-roof and are equipped with a day cab,

(D) those that are mid-roof and are equipped with a sleeper cab,

(E) those that are high-roof and are equipped with a day cab, or

(F) those that are high-roof and are equipped with a sleeper cab,

(xv) for Class 8 tractors and incomplete tractors of the 2021 model year or a subsequent model year that have a GCWR of 54 431 kg (120,000 pounds) or more, other than those that are or are to become heavy-haul tractors,

(A) those that are low-roof and are equipped with a day cab,

(B) those that are low-roof and are equipped with a sleeper cab,

(C) those that are mid-roof and are equipped with a day cab,

(D) those that are mid-roof and are equipped with a sleeper cab,

(E) those that are high-roof and are equipped with a day cab, or

(F) those that are high-roof and are equipped with a sleeper cab,

(xvi) heavy-haul tractors and incomplete tractors that are to become heavy-haul tractors;

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

(i) spark-ignition engines other than heavy heavy-duty engines of the 2021 model year or a subsequent model year,

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

dont le PNBC est égal ou supérieur à 43 998 kg (97 000 lb), mais inférieur à 54 431 kg (120 000 lb) :

(A) ceux à toit bas dotés d'une cabine de jour,

(B) ceux à toit bas dotés d'une cabine couchette,

(C) ceux à toit moyen dotés d'une cabine de jour,

(D) ceux à toit moyen dotés d'une cabine couchette,

(E) ceux à toit élevé dotés d'une cabine de jour,

(F) ceux à toit élevé dotés d'une cabine couchette,

(xv) s'agissant des tracteurs routiers et des tracteurs routiers incomplets de classe 8 de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure dont le PNBC est égal ou supérieur à 54 431 kg (120 000 lb), à l'exclusion de ceux qui sont des tracteurs routiers à chargement lourd ou qui sont destinés à l'être :

(A) ceux à toit bas dotés d'une cabine de jour,

(B) ceux à toit bas dotés d'une cabine couchette,

(C) ceux à toit moyen dotés d'une cabine de jour,

(D) ceux à toit moyen dotés d'une cabine couchette,

(E) ceux à toit élevé dotés d'une cabine de jour,

(F) ceux à toit élevé dotés d'une cabine couchette,

(xvi) les tracteurs routiers à chargement lourd et les tracteurs routiers incomplets destinés à être des tracteurs routiers à chargement lourd;

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

(i) les moteurs à allumage commandé autres que les gros moteurs de véhicules lourds de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure,

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

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

(iv) heavy heavy-duty engines that are spark-ignition engines of the 2021 model year or a subsequent model year or compression-ignition engines and that are designed to be used in vocational vehicles and incomplete vocational vehicles,

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

(vi) heavy heavy-duty engines that are spark-ignition engines of the 2021 model year or a subsequent model year or compression-ignition engines and that are designed to be used in tractors and incomplete tractors;

(c) in the case of full-aero box van trailers and subject to subsection (10), each fleet is composed solely of the trailers referred to in one of the following subparagraphs:

- (i)** short dry box van trailers,
- (ii)** long dry box van trailers,
- (iii)** short refrigerated box van trailers,
- (iv)** long refrigerated box van trailers.

Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles

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

- (a)** for the 2020 model year or an earlier model year, hybrid vehicles that have regenerative braking;
- (b)** vehicles equipped with an engine that includes a Rankine-cycle or other bottoming cycle exhaust energy recovery system;
- (c)** electric vehicles;
- (d)** fuel cell vehicles;

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

(iv) les gros moteurs de véhicules lourds qui sont soit des moteurs à allumage commandé de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure, soit des moteurs à allumage par compression et qui sont conçus pour être utilisés dans les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets,

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

(vi) les gros moteurs de véhicules lourds qui sont soit des moteurs à allumage commandé de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure, soit des moteurs à allumage par compression et qui sont conçus pour être utilisés dans les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets;

(c) dans le cas de remorques fourgons totalement aérodynamiques et sous réserve du paragraphe (10), composé chacun uniquement des remorques visées à l'un des alinéas suivants :

- (i)** les remorques fourgons non frigorifiques courtes,
- (ii)** les remorques fourgons non frigorifiques longues,
- (iii)** les remorques fourgons frigorifiques courtes,
- (iv)** les remorques fourgons frigorifiques longues.

Véhicules lourds des classes 2B et 3

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

- a)** pour l'année de modèle 2020 et les années de modèle antérieures, les véhicules hybrides dotés d'un système de freinage à récupération;
- b)** les véhicules dotés d'un moteur qui comporte un système d'échappement à récupération d'énergie à cycle de Rankine ou à un autre cycle chaleur-force;
- c)** les véhicules électriques;
- d)** les véhicules à pile à combustible;

(e) vehicles that are manufactured with innovative technologies; and

(f) for the 2021 model year and subsequent model years, plug-in hybrid vehicles.

Subfleets — Class 2B and Class 3

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

Vocational vehicles and tractors

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

(a) if applicable, be hybrid vehicles of the 2020 model year or an earlier model year that have regenerative braking, vehicles equipped with an engine that includes a Rankine-cycle or other bottoming cycle exhaust energy recovery system, electric vehicles, fuel cell vehicles, vehicles manufactured with innovative technologies or plug-in hybrid vehicles of the 2021 model year or a subsequent model year; and

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

Vocational tractors

(6.1) For the purposes of paragraph (3)(a), if a company has made the election referred to in subsection 28(2) in respect of a number of its vocational tractors, those vocational tractors must be grouped into fleets composed solely of vocational tractors that meet the description set out in, as the case may be, subparagraph (3)(a)(ii), (iii), (iv), (v), (vi), (vii) or (viii).

Vocational vehicles — election under subsection 26(1.2)

(6.2) For the purposes of subparagraphs (3)(a)(ii) to (viii), vocational vehicles that are of a type referred to in the table to subsection 26(1.2) and in respect of which a company has made the election referred to in that subsection must be grouped into separate fleets with each fleet being composed solely of vehicles of the same type.

e) les véhicules dotés de technologies innovatrices;

f) pour les années de modèle 2021 et les années de modèle ultérieures, les véhicules hybrides rechargeables.

Sous-parcs — classes 2B et 3

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

Véhicules spécialisés et tracteurs routiers

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

a) le cas échéant, sont des véhicules hybrides de l'année de modèle 2020 ou d'une année de modèle antérieure dotés d'un système de freinage à récupération, des véhicules dotés d'un moteur qui comporte un système d'échappement à récupération d'énergie à cycle de Rankine ou à un autre cycle chaleur-force, des véhicules électriques, des véhicules à pile à combustible, des véhicules dotés de technologies innovatrices ou des véhicules hybrides rechargeables de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure;

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

Tracteurs routiers spécialisés

(6.1) Pour l'application de l'alinéa (3)a), si l'entreprise a fait le choix visé au paragraphe 28(2) à l'égard d'un certain nombre de ses tracteurs routiers spécialisés, ces tracteurs routiers spécialisés doivent être regroupés dans des parcs composés uniquement de tracteurs routiers spécialisés qui satisfont à la description prévue, selon le cas, au sous-alinéa (3)a)(ii), (iii), (iv), (v), (vi), (vii) ou (viii).

Véhicules spécialisés — choix visé au paragraphe 26(1.2)

(6.2) Pour l'application des sous-alinéas 3a)(ii) à (viii), les véhicules spécialisés qui sont d'un type prévu au tableau du paragraphe 26(1.2) et à l'égard desquels l'entreprise a fait le choix visé à ce paragraphe sont regroupés dans des parcs séparés composés uniquement de véhicules du même type.

Roof heights, cab types and GVWR

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

Heavy-duty engines

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

- (a)** an identical CO₂ family certification level; and
- (b)** identical N₂O and CH₄ family emission limits.

Engines not sold in United States

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

Subfleets – full-aero box van trailers

(10) For the purposes of paragraph (3)(c), if the full-aero box van trailers in a fleet have more than one family emission limit, a company must group those trailers into subfleets that include trailers with an identical CO₂ family emission limit.

SOR/2018-98, s. 21; SOR/2022-204, s. 6.

Grouping into Fleets**Election applicable to all vehicles and engines**

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

Hauteurs de toit, types de cabine ou PNBV

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

Moteurs de véhicules lourds

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

- a)** un niveau de certification de la famille applicable au CO₂ identique;
- b)** des limites d'émissions de la famille applicables au N₂O et au CH₄ identiques.

Moteurs non vendus aux États-Unis

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

Sous-parcs – remorques fourgons totalement aérodynamiques

(10) Pour l'application de l'alinéa (3)c), si les remorques fourgons totalement aérodynamiques dans un parc ont plus d'une limite d'émissions de la famille, l'entreprise regroupe ces remorques dans des sous-parcs de remorques ayant des limites d'émissions de la famille applicables au CO₂ identiques.

DORS/2018-98, art. 21; DORS/2022-204, art. 6.

Regroupement en parcs**Choix applicable à tous les véhicules et moteurs**

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

Class 2B and Class 3 Heavy-duty Vehicles

N₂O and CH₄ Emissions

Standards

20 (1) For the 2014 model year and subsequent model years, every Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicle and cab-complete vehicle that is not a vocational vehicle or incomplete vocational vehicle must, for the duration of its useful life, have N₂O and CH₄ emission values that do not exceed 0.05 g/mile.

Calculation

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

Fleet calculation

(3) A company that manufactures or imports vehicles referred to in subsection (1) whose N₂O emission value or CH₄ emission value exceeds the emission standard set out in that subsection must group those vehicles of a given model year into a fleet and, if applicable, subfleets in accordance with section 18 and must calculate the N₂O or CH₄ emission deficit, as the case may be, for that fleet or each of those subfleets, expressed in megagrams of CO₂, using the formula

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

where

- A** is 0.05 g/mile;
- B** is the N₂O or CH₄ family emission limit for the fleet or subfleet, as the case may be, expressed in g/mile;
- C** is the number of vehicles in the fleet or subfleet, as the case may be;
- D** is the vehicle's useful life, expressed in miles; and
- E** is the global warming potential and is equal to the following number of CO₂ emission credits, expressed in megagrams of CO₂, needed to offset a deficit of N₂O or CH₄:
 - (a)** for each megagram of N₂O, 298, and
 - (b)** for each megagram of CH₄,
 - (i)** for the 2020 model year and earlier model years, 25, and
 - (ii)** for the 2021 model year and subsequent model years, 34.

Véhicules lourds des classes 2B et 3

Émissions de N₂O et de CH₄

Normes

20 (1) Pour l'année de modèle 2014 et les années de modèle ultérieures, la valeur des émissions de N₂O et celle de CH₄ des véhicules lourds et des véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés ou des véhicules spécialisés incomplets, ne peut dépasser, au cours de leur durée de vie utile, 0,05 g/mille.

Calcul

(2) Les valeurs des émissions de N₂O et de CH₄ sont calculées conformément à l'article 24.

Calcul par parc

(3) L'entreprise qui fabrique ou importe des véhicules visés au paragraphe (1) dont la valeur des émissions de N₂O ou celle de CH₄ dépasse la norme mentionnée à ce paragraphe regroupe dans un parc et, s'il y a lieu, dans des sous-parcs ces véhicules d'une année de modèle donnée conformément à l'article 18 et calcule, selon la formule ci-après, la valeur du déficit des émissions de N₂O ou de CH₄, selon le cas, relatif à ce parc ou chacun de ces sous-parcs, exprimée en mégagrammes de CO₂ :

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

où :

- A** représente 0,05 g/mille;
- B** la limite d'émissions de la famille applicable au N₂O ou au CH₄ pour le parc ou le sous-parc, selon le cas, exprimée en g/mille;
- C** le nombre de véhicules dans le parc ou le sous-parc, selon le cas;
- D** la durée de vie utile du véhicule, exprimée en milles;
- E** le potentiel de réchauffement de la planète équivalant au nombre ci-après de points relatifs aux émissions de CO₂, exprimé en mégagrammes de CO₂, nécessaire pour compenser le déficit de N₂O ou de CH₄, soit :
 - a)** pour chaque mégagramme de N₂O, 298;
 - b)** pour chaque mégagramme de CH₄ :
 - (i)** pour l'année de modèle 2020 et les années de modèle antérieures, 25,

Separate calculation

(3.1) For the purposes of subsection (3), if both the N₂O emission value and the CH₄ emission value exceed 0.05 g/mile, the N₂O and CH₄ emission deficits must be calculated separately.

Family emission limit

(4) For the purposes of subsection (3), every vehicle within a fleet or subfleet must conform to the N₂O or CH₄ family emission limit for the fleet or subfleet, as the case may be.

Offsetting deficit

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

No credits

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

SOR/2018-98, s. 22.

CO₂ Emissions**Average standard**

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

Offsetting deficit

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

SOR/2018-98, s. 23.

(ii) pour l'année de modèle 2021 et les années de modèle ultérieures, 34.

Calcul distinct

(3.1) Pour l'application du paragraphe (3), si la valeur des émissions de N₂O et celle de CH₄ dépassent 0,05 g/mille, la valeur du déficit des émissions de N₂O et celle de CH₄ doivent être calculées séparément.

Limite d'émissions de la famille

(4) Pour l'application du paragraphe (3), chaque véhicule compris dans un parc ou dans un sous-parc doit être conforme à la limite d'émissions de la famille applicable au N₂O ou au CH₄ pour le parc ou le sous-parc, selon le cas.

Compensation du déficit

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

Aucun point

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

DORS/2018-98, art. 22.

Émissions de CO₂**Norme moyenne**

21 (1) Pour l'année de modèle 2014 et les années de modèle ultérieures, l'entreprise regroupe dans un parc l'ensemble de ses véhicules lourds et de ses véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés ou des véhicules spécialisés incomplets, par année de modèle, conformément à l'article 18, et veille à ce que la valeur moyenne des émissions de CO₂ du parc, calculée conformément à l'article 23, ne dépasse pas la norme moyenne des émissions de CO₂ applicable au parc, calculée conformément à l'article 22, pour la durée de vie utile des véhicules du parc.

Compensation du déficit

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

DORS/2018-98, art. 23.

Calculation of average standard

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

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

where

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

Vehicle subconfiguration

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

- (a)** for vehicles that are equipped with a spark-ignition engine, the formula set out in column 2 of the table to this paragraph for the model year set out in column 1, where WF is the work factor for each vehicle subconfiguration, calculated using the formula set out in subsection (3) and rounded to the nearest pound;

TABLE

Item	Column 1 Model Year	Column 2 CO ₂ Emission Target (grams/mile)
1	2014	(0.0482 × WF) + 371
2	2015	(0.0479 × WF) + 369
3	2016	(0.0469 × WF) + 362
4	2017	(0.0460 × WF) + 354
5	2018 to 2020	(0.0440 × WF) + 339
6	2021	(0.0429 × WF) + 331
7	2022	(0.0418 × WF) + 322

Calcul de la norme moyenne

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

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

où :

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

Sous-configuration de véhicule

(2) Sous réserve du paragraphe (4), la valeur cible d'émissions de CO₂ pour chaque sous-configuration de véhicule du parc est calculée selon la formule applicable suivante :

- a)** s'agissant de véhicules de l'année de modèle visée à la colonne 1 du tableau du présent alinéa qui sont dotés d'un moteur à allumage commandé, celle prévue à la colonne 2, où FT représente le facteur de travail pour chaque sous-configuration de véhicule, calculé selon la formule prévue au paragraphe (3) et arrondi à la livre près :

TABLEAU

Article	Colonne 1 Année de modèle	Colonne 2 Valeur cible d'émissions de CO ₂ (grammes/mille)
1	2014	(0,0482 × FT) + 371
2	2015	(0,0479 × FT) + 369
3	2016	(0,0469 × FT) + 362
4	2017	(0,0460 × FT) + 354
5	2018 à 2020	(0,0440 × FT) + 339
6	2021	(0,0429 × FT) + 331
7	2022	(0,0418 × FT) + 322

Column 1		Column 2
Item	Model Year	CO ₂ Emission Target (grams/mile)
8	2023	$(0.0408 \times WF) + 314$
9	2024	$(0.0398 \times WF) + 306$
10	2025	$(0.0388 \times WF) + 299$
11	2026	$(0.0378 \times WF) + 291$
12	2027 and subsequent	$(0.0369 \times WF) + 284$

(b) for vehicles that are equipped with a compression-ignition engine or that operate without an internal combustion engine, the formula set out in column 2 of the table to this paragraph for the model year set out in column 1, where WF is the work factor for each vehicle subconfiguration, calculated using the formula set out in subsection (3) and rounded to the nearest pound.

TABLE

Column 1		Column 2
Item	Model Year	CO ₂ Emission Target (grams/mile)
1	2014	$(0.0478 \times WF) + 368$
2	2015	$(0.0474 \times WF) + 366$
3	2016	$(0.0460 \times WF) + 354$
4	2017	$(0.0445 \times WF) + 343$
5	2018 to 2020	$(0.0416 \times WF) + 320$
6	2021	$(0.0406 \times WF) + 312$
7	2022	$(0.0395 \times WF) + 304$
8	2023	$(0.0386 \times WF) + 297$
9	2024	$(0.0376 \times WF) + 289$
10	2025	$(0.0367 \times WF) + 282$
11	2026	$(0.0357 \times WF) + 275$
12	2027 and subsequent	$(0.0348 \times WF) + 268$

Work factor

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

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

Colonne 1		Colonne 2
Article	Année de modèle	Valeur cible d'émissions de CO ₂ (grammes/mille)
8	2023	$(0,0408 \times FT) + 314$
9	2024	$(0,0398 \times FT) + 306$
10	2025	$(0,0388 \times FT) + 299$
11	2026	$(0,0378 \times FT) + 291$
12	2027 et ultérieures	$(0,0369 \times FT) + 284$

b) s'agissant de véhicules de l'année de modèle visée à la colonne 1 du tableau du présent alinéa qui sont dotés d'un moteur à allumage par compression ou qui fonctionnent sans moteur à combustion interne, celle prévue à la colonne 2, où FT représente le facteur de travail pour chaque sous-configuration de véhicule calculé selon la formule prévue au paragraphe (3) et arrondi à la livre près :

TABLEAU

Colonne 1		Colonne 2
Article	Année de modèle	Valeur cible d'émissions de CO ₂ (grammes/mille)
1	2014	$(0,0478 \times FT) + 368$
2	2015	$(0,0474 \times FT) + 366$
3	2016	$(0,0460 \times FT) + 354$
4	2017	$(0,0445 \times FT) + 343$
5	2018 à 2020	$(0,0416 \times FT) + 320$
6	2021	$(0,0406 \times FT) + 312$
7	2022	$(0,0395 \times FT) + 304$
8	2023	$(0,0386 \times FT) + 297$
9	2024	$(0,0376 \times FT) + 289$
10	2025	$(0,0367 \times FT) + 282$
11	2026	$(0,0357 \times FT) + 275$
12	2027 et ultérieures	$(0,0348 \times FT) + 268$

Facteur de travail

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

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

where

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

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

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

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

Alternative target value calculation — 2016 to 2018 model years

(4) For vehicles of the 2016 to 2018 model years, a company may, instead of calculating the CO₂ emission target value in accordance with subsection (2), elect to calculate that target value for each of those model years using the formula set out in either of the following paragraphs, whichever applies:

(a) for vehicles that are equipped with a spark-ignition engine,

$$(0.0456 \times WF) + 352$$

where

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

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

$$(0.0440 \times WF) + 339$$

where

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

(5) [Repealed, SOR/2018-98, s. 24]

Grouping subconfigurations into configurations

(6) A company may group vehicle subconfigurations of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles — excluding those that are vocational vehicles or incomplete vocational vehicles — within a vehicle

où :

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

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

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

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

Calcul de recharge de la valeur cible — années de modèle 2016 à 2018

(4) Pour les années de modèle 2016 à 2018, au lieu de calculer la valeur cible d'émissions de CO₂ conformément au paragraphe (2), l'entreprise peut choisir de la calculer, pour chacune de ces années de modèle, selon la formule applicable suivante :

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

$$(0,0456 \times FT) + 352$$

où :

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

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

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

où :

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

(5) [Abrogé, DORS/2018-98, art. 24]

Regroupement des sous-configurations en configurations

(6) L'entreprise peut regrouper les sous-configurations de véhicules lourds et de véhicules à cabine complète des classes 2B et 3 — sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés ou des véhicules spécialisés incomplets — dans une même configuration de véhicule pour le calcul de la

configuration for the purpose of calculating the fleet average CO₂ emission standard if

- (a) the vehicles of each subconfiguration have the same test weight, GVWR and GCWR, and the work factor and target value are calculated assuming a curb weight equal to two times the test weight minus the GVWR; or
- (b) the lowest target value of a vehicle subconfiguration is used for all vehicle subconfigurations.

SOR/2018-98, ss. 24, 60.

Calculation of average values

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

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

where

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

Representative data

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

SOR/2018-98, s. 60.

Test Methods and Calculations

General

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

norme moyenne d'émissions de CO₂ applicable au parc si, selon le cas :

- a)** les véhicules de chaque sous-configuration de véhicule ont la même masse à l'essai, le même PNBV, le même PNBC et que le facteur de travail et la valeur cible sont calculés en supposant une masse en état de marche égale à deux fois la masse à l'essai moins le PNBV;
- b)** la valeur cible la plus faible de toutes les sous-configurations regroupées est celle utilisée pour toutes les sous-configurations.

DORS/2018-98, art. 24 et 60.

Calcul des valeurs moyennes

23 (1) L'entreprise calcule, pour une année de modèle donnée, la valeur moyenne des émissions de CO₂, exprimée en grammes de CO₂ par mille, applicable à son parc de véhicules lourds et de véhicules à cabine complète des classes 2B et 3 — sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés ou des véhicules spécialisés incomplets — selon la formule suivante :

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

où :

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

Données représentatives

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

DORS/2018-98, art. 60.

Méthodes d'essai et calculs

Dispositions générales

24 (1) Les valeurs des émissions de N₂O, de CH₄ et de CO₂ d'un véhicule lourd et d'un véhicule à cabine complète des classes 2B et 3 — sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés ou des véhicules spécialisés incomplets

(a) using

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

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

(b) taking into account

(i) sections 1819(d)(4) and (5) and 1819(k)(6) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, and

(ii) the altitude testing conditions set out in sections 1819(a)(5) and 1865(h)(3) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

Electric vehicles and fuel cell vehicles

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

Multi-fuel, dual fuel or flexible fuel

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

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

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

et ceux visés au paragraphe (2) — sont calculées conformément aux paragraphes (3) ou (4), selon le cas, et, à la fois :

a) au moyen de ce qui suit :

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

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

b) compte tenu de ce qui suit :

(i) les articles 1819(d)(4) et (5) et 1819(k)(6) de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR,

(ii) les conditions d'essai liées à l'altitude visées aux articles 1819(a)(5) et 1865(h)(3) de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

Véhicule électrique et véhicule à pile à combustible

(2) La valeur des émissions de N₂O, de CH₄ et de CO₂ d'un véhicule lourd et d'un véhicule à cabine complète des classes 2B et 3 — sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés ou des véhicules spécialisés incomplets — qui est un véhicule électrique ou un véhicule à pile à combustible est réputée zéro gramme/mille.

Polycarburant, à double carburant ou à carburant mixte

(3) Dans le cas d'un véhicule lourd et d'un véhicule à cabine complète des classes 2B et 3 — sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés ou des véhicules spécialisés incomplets — conçu pour fonctionner avec deux types de carburants différents ou plus, soit séparément ou simultanément, la valeur des émissions de N₂O, de CH₄ et de CO₂ pour un véhicule donné ou une configuration de véhicule donnée, selon le cas, est obtenue :

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

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

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

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

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

where

- F** is 0.00 unless the company provides the Minister with evidence demonstrating that an alternative value determined for F is more representative for that vehicle configuration,
- A** is the arithmetic average of the FTP-based city test and HFET-based highway test emission values, determined in accordance with this section, for that vehicle configuration, weighted 0.55 and 0.45 respectively, tested on the alternative fuel, and
- B** is the arithmetic average of the FTP-based city test and HFET-based highway test emission values, determined in accordance with this section, for that vehicle configuration, weighted 0.55 and 0.45 respectively, tested on gasoline or diesel fuel.

Other cases

(4) In the case of other Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles — excluding those that are vocational vehicles or incomplete vocational vehicles — the N₂O, CH₄ and CO₂ emission values must be determined as follows:

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

(b) in the case of CO₂ emissions,

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

(ii) by calculating the CO₂ emission rate in accordance with section 1819(g) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

SOR/2018-98, ss. 25, 60.

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

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

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

où :

- F** représente zéro, à moins que l'entreprise ne fournisse au ministre une preuve établissant que la valeur de rechange de « F » qu'elle propose pour la configuration de véhicule en cause est plus représentative,
- A** la moyenne arithmétique des valeurs d'émissions des essais en ville et des essais sur route, calculée conformément au présent article pour la configuration de véhicule en cause, pondérée à 0,55 et à 0,45 respectivement, lorsqu'il est mis à l'essai avec du carburant de remplacement,
- B** la moyenne arithmétique des valeurs d'émissions des essais en ville et des essais sur route, calculée conformément au présent article pour la configuration de véhicule en cause, pondérée à 0,55 et à 0,45 respectivement, lorsqu'il est mis à l'essai avec de l'essence ou du diesel.

Autres cas

(4) Dans les cas de tout autre véhicule lourd et véhicule à cabine complète des classes 2B et 3 — sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés ou des véhicules spécialisés incomplets —, la valeur des émissions de N₂O, de CH₄ et de CO₂ est calculée :

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

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

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

(ii) soit selon le taux d'émissions de CO₂ calculé conformément à l'article 1819(g) de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

DORS/2018-98, art. 25 et 60.

Special Grouping — Vehicles and Engines

[SOR/2018-98, s. 26]

Spark-ignition engines

25 A company may elect to include heavy-duty engines of the 2023 model year or an earlier model year that are spark-ignition engines in a fleet of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles — excluding those that are vocational vehicles or incomplete vocational vehicles — if the following conditions are met:

- (a)** the fleet is composed of vehicles equipped with engines of the same model year, design and hardware;
- (b)** the engines are
 - (i)** installed in emergency vehicles, motor homes or heavy-duty incomplete vehicles that are not cab-complete vehicles, or
 - (ii)** sold without being installed in a vehicle;
- (c)** the number of engines referred to in paragraph (b) represent not more than 10% of the number of engines — whether they are installed in vehicles or not — that are of the same model year, design and hardware in the fleet;
- (d)** instead of conforming to sections 29 and 30, the engines referred to in paragraph (b) conform to
 - (i)** the N₂O and CH₄ emission standards and the calculations of the emission values referred to in section 20, and
 - (ii)** the CO₂ emission target value and test result determined in accordance with section 1819(k)(8)(vii) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR; and
- (e)** the company reports its election in its end of model year report.

SOR/2018-98, s. 27.

Vocational Vehicles

CO₂ emission standards — 2014 to 2020 model years

26 (1) Subject to subsections (3) and (5) to (7) and section 28, for the 2014 to 2020 model years, every vocational

Regroupement spécial — moteurs et véhicules

[DORS/2018-98, art. 26]

Moteurs à allumage commandé

25 L'entreprise peut choisir d'inclure des moteurs de véhicules lourds de l'année de modèle 2023 ou d'une année de modèle antérieure qui sont des moteurs à allumage commandé dans un parc de véhicules lourds et de véhicules à cabine complète des classes 2B et 3 — sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés ou des véhicules spécialisés incomplets — si les conditions ci-après sont réunies :

- a)** le parc comprend des véhicules dotés de moteurs de la même année de modèle et dont la conception et les composants sont les mêmes;
- b)** les moteurs sont :
 - (i)** soit installés dans des véhicules d'urgence, des autocaravanes ou des véhicules lourds incomplets qui ne sont pas des véhicules à cabine complète,
 - (ii)** soit vendus sans être installés dans un véhicule;
- c)** le nombre de moteurs visés à l'alinéa b) ne représentent pas plus de 10 % du nombre de moteurs — installés ou non dans des véhicules — dans le parc qui sont de la même année de modèle et dont la conception et les composants sont les mêmes;
- d)** au lieu d'être conformes aux articles 29 et 30, les moteurs visés à l'alinéa b) sont conformes aux normes suivantes :
 - (i)** les normes d'émissions de N₂O et de CH₄ et les calculs des valeurs des émissions visées à l'article 20,
 - (ii)** la valeur cible d'émissions de CO₂ et le résultat des essais établis conformément à l'article 1819(k)(8)(vii) de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;
- e)** l'entreprise fait mention de ce choix dans son rapport de fin d'année de modèle.

DORS/2018-98, art. 27.

Véhicules spécialisés

Norme d'émissions de CO₂ — années de modèle 2014 à 2020

26 (1) Sous réserve des paragraphes (3) et (5) à (7) et de l'article 28, pour les années de modèle 2014 à 2020, le taux

vehicle and incomplete vocational vehicle of a service class referred to in column 1 of the table to this subsection must, for the duration of its useful life, have a CO₂ emission rate that does not exceed the CO₂ emission standard set out in column 2 or 3 for the model year in question.

TABLE

Item	Column 1 Vehicle Service Class	Column 2 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2014 to 2016 Model Years	Column 3 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2017 to 2020 Model Years
1	Light heavy-duty vehicles	388	373
2	Medium heavy-duty vehicles	234	225
3	Heavy heavy-duty vehicles	226	222

CO₂ emission standards — 2021 model year and subsequent model years

(1.1) Subject to subsections (1.2), (1.3), (3) and (5) to (7) and section 28, for the 2021 model year and subsequent model years, every vocational vehicle and incomplete vocational vehicle that is referred to in this subsection and that is of a service class referred to in column 1 of the table to one of following subparagraphs must, for the duration of its useful life, have a CO₂ emission rate that does not exceed the CO₂ emission standard set out in column 2, 3 or 4 of that table for the model year in question:

- (a) for multi-purpose vocational vehicles that are equipped with
 - (i) a spark-ignition engine, or

d'émissions de CO₂ des véhicules spécialisés et des véhicules spécialisés incomplets d'une classe de service prévue à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe ne peut dépasser, au cours de leur durée de vie utile, la norme d'émissions de CO₂ prévue aux colonnes 2 ou 3 pour l'année de modèle en cause :

TABLEAU

Article	Colonne 1 Classe de service	Colonne 2 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2014 à 2016	Colonne 3 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2017 à 2020
1	Petits véhicules lourds	388	373
2	Véhicules mi-lourds	234	225
3	Gros véhicules lourds	226	222

Norme d'émissions de CO₂ — année de modèle 2021 et années de modèle ultérieures

(1.1) Sous réserve des paragraphes (1.2), (1.3), (3) et (5) à (7) et de l'article 28, pour l'année de modèle 2021 et les années de modèle ultérieures, le taux d'émissions de CO₂ des véhicules spécialisés et des véhicules spécialisés incomplets visés au présent paragraphe d'une classe de service visée à la colonne 1 du tableau de l'un des sous-alinéas ci-après ne peut dépasser, au cours de leur durée de vie utile, la norme d'émissions de CO₂ prévue aux colonnes 2, 3 ou 4 de ce tableau pour l'année de modèle en cause :

- a) s'agissant de véhicules spécialisés à usages multiples :
 - (i) ceux qui sont dotés d'un moteur à allumage commandé :

TABLE

Item	Column 1 Vehicle Service Class	Column 2 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2021 to 2023 Model Years	Column 3 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2024 to 2026 Model Years	Column 4 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2027 and Subsequent Model Years
1	Light heavy-duty vehicles	407	385	372
2	Medium heavy-duty vehicles	293	279	268

TABLEAU

Article	Colonne 1 Classe de service	Colonne 2 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2021 à 2023	Colonne 3 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2024 à 2026	Colonne 4 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2027 et ultérieures
1	Petits véhicules lourds	407	385	372
2	Véhicules mi-lourds	293	279	268

(ii) a compression-ignition engine;

(ii) ceux qui sont dotés d'un moteur à allumage par compression :

TABLE

Item	Column 1 Vehicle Service Class	Column 2 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2021 to 2023 Model Years	Column 3 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2024 to 2026 Model Years	Column 4 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2027 and Subsequent Model Years
1	Light heavy-duty vehicles	373	344	330
2	Medium heavy-duty vehicles	265	246	235
3	Heavy heavy-duty vehicles	261	242	230

TABLEAU

Article	Colonne 1 Classe de service	Colonne 2 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2021 à 2023	Colonne 3 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2024 à 2026	Colonne 4 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2027 et ultérieures
1	Petits véhicules lourds	373	344	330
2	Véhicules mi-lourds	265	246	235

Article	Colonne 1 Classe de service	Colonne 2 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2021 à 2023	Colonne 3 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2024 à 2026	Colonne 4 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2027 et ultérieures
3	Gros véhicules lourds	261	242	230

(b) for regional vocational vehicles that are equipped with

(i) a spark-ignition engine, or

b) s'agissant de véhicules spécialisés régionaux :

(i) ceux qui sont dotés d'un moteur à allumage commandé :

TABLE

Item	Column 1 Vehicle Service Class	Column 2 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2021 to 2023 Model Years	Column 3 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2024 to 2026 Model Years	Column 4 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2027 and Subsequent Model Years
1	Light heavy-duty vehicles	335	324	319
2	Medium heavy-duty vehicles	261	251	247

TABLEAU

Article	Colonne 1 Classe de service	Colonne 2 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2021 à 2023	Colonne 3 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2024 à 2026	Colonne 4 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2027 et ultérieures
1	Petits véhicules lourds	335	324	319
2	Véhicules mi-lourds	261	251	247

(ii) a compression-ignition engine; and

(ii) ceux qui sont dotés d'un moteur à allumage par compression :

TABLE

Item	Column 1 Vehicle Service Class	Column 2 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2021 to 2023 Model Years	Column 3 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2024 to 2026 Model Years	Column 4 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2027 and Subsequent Model Years
1	Light heavy-duty vehicles	311	296	291
2	Medium heavy-duty vehicles	234	221	218

Item	Column 1 Vehicle Service Class	Column 2 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2021 to 2023 Model Years	Column 3 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2024 to 2026 Model Years	Column 4 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2027 and Subsequent Model Years
3	Heavy heavy-duty vehicles	205	194	189

TABLEAU

Article	Colonne 1 Classe de service	Colonne 2 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2021 à 2023	Colonne 3 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2024 à 2026	Colonne 4 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2027 et ultérieures
1	Petits véhicules lourds	311	296	291
2	Véhicules mi-lourds	234	221	218
3	Gros véhicules lourds	205	194	189

(c) for urban vocational vehicles that are equipped with

(i) a spark-ignition engine, or

c) s'agissant de véhicules spécialisés urbains :

(i) ceux qui sont dotés d'un moteur à allumage commandé :

TABLE

Item	Column 1 Vehicle Service Class	Column 2 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2021 to 2023 Model Years	Column 3 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2024 to 2026 Model Years	Column 4 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2027 and Subsequent Model Years
1	Light heavy-duty vehicles	461	432	413
2	Medium heavy-duty vehicles	328	310	297

TABLEAU

Article	Colonne 1 Classe de service	Colonne 2 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2021 à 2023	Colonne 3 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2024 à 2026	Colonne 4 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2027 et ultérieures
1	Petits véhicules lourds	461	432	413
2	Véhicules mi-lourds	328	310	297

(ii) a compression-ignition engine.

(ii) ceux qui sont dotés d'un moteur à allumage par compression :

TABLE

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Vehicle Service Class	CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2021 to 2023 Model Years	CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2024 to 2026 Model Years	CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2027 and Subsequent Model Years
1	Light heavy-duty vehicles	424	385	367
2	Medium heavy-duty vehicles	296	271	258
3	Heavy heavy-duty vehicles	308	283	269

TABLEAU

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Classe de service	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2021 à 2023	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2024 à 2026	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2027 et ultérieures
1	Petits véhicules lourds	424	385	367
2	Véhicules mi-lourds	296	271	258
3	Gros véhicules lourds	308	283	269

Alternative standards for certain vehicles

(1.2) Subject to subsection (1.3), for the 2021 model year and subsequent model years, a company may elect to have one or more of its vocational vehicles or incomplete vocational vehicles that are of a type referred to in column 1 of the table to this subsection conform, for the duration of their useful life, to the CO₂ emission standard set out in column 2 or 3 for the model year in question instead of the CO₂ emission standards set out in subsection (1.1).

TABLE

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Type	CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2021 to 2026 Model Years	CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2027 and Subsequent Model Years
1	Motor home	228	226
2	School bus	291	271
3	Coach bus	210	205

Normes de rechange pour certains véhicules

(1.2) Sous réserve du paragraphe (1.3), pour l'année de modèle 2021 et les années de modèle ultérieures, l'entreprise peut choisir d'assujettir un ou plusieurs de ses véhicules spécialisés ou véhicules spécialisés incomplets d'un type visé à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe, pour leur durée de vie utile, aux normes d'émissions de CO₂ prévues aux colonnes 2 ou 3 pour l'année de modèle en cause, au lieu de les assujettir aux normes d'émissions de CO₂ prévues au paragraphe (1.1) :

TABLEAU

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Type	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2021 à 2026	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2027 et ultérieures
1	Autocaravane	228	226
2	Autobus scolaire	291	271

Item	Column 1 Type	Column 2 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2021 to 2026 Model Years	Column 3 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2027 and Subsequent Model Years
4	Other bus	300	286
5	Waste collection vehicle (see note)	313	298
6	Concrete mixer	319	316
7	Mixed-use vocational vehicle	319	316
8	Emergency vehicle	324	319

Note: For the purposes of item 5, **waste collection vehicle** means a vocational vehicle designed primarily to collect, compact and transport solid waste or recyclable materials.

Alternative standards for certain vehicles — tires

(1.3) For the 2021 model year and subsequent model years, a company may elect to have one or more of its motor homes, concrete mixers, mixed-use vocational vehicles and emergency vehicles conform to the following standards instead of the CO₂ emission standards set out in subsection (1.1) or (1.2):

(a) in the case of motor homes, the vehicles must be equipped with an automatic tire inflation system or tire pressure monitoring system for each wheel that is mounted on an axle; and

(b) in the case of vocational vehicles or incomplete vocational vehicles that are of a type referred to in column 1 of the table to this paragraph, the vehicles must be equipped with tires that have a tire rolling resistance level that is not more than the maximum level set out in column 2 or 3 for the model year in question.

Article	Colonne 1 Type	Colonne 2 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2021 à 2026	Colonne 3 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2027 et ultérieures
3	Autocar	210	205
4	Autre autobus	300	286
5	Camion à ordures (voir note)	313	298
6	Bétonnière	319	316
7	Véhicule spécialisé à usages divers	319	316
8	Véhicule d'urgence	324	319

Note: Pour l'application de l'article 5, **camion à ordures** s'entend d'un véhicule spécialisé conçu principalement pour collecter, compacter et transporter les déchets solides ou les matières recyclables.

Normes de rechange pour certains véhicules — pneus

(1.3) Pour l'année de modèle 2021 et les années de modèle ultérieures, l'entreprise peut choisir d'assujettir un ou plusieurs de ses autocaravanes, de ses bétonnières, de ses véhicules spécialisés à usages divers et de ses véhicules d'urgence aux normes ci-après, au lieu de les assujettir aux normes d'émissions de CO₂ prévues aux paragraphes (1.1) et (1.2) :

a) s'agissant d'autocaravanes, elles doivent être munies d'un dispositif automatique de gonflage des pneus ou d'un système de surveillance de la pression des pneus pour chaque roue qui est montée sur un essieu;

b) s'agissant des véhicules spécialisés ou des véhicules spécialisés incomplets d'un type visé à la colonne 1 du tableau du présent alinéa, ils doivent être munis de pneus ayant un niveau de résistance au roulement du pneu inférieur ou égal au niveau de résistance au roulement du pneu maximum prévu aux colonnes 2 ou 3 pour l'année de modèle en cause :

TABLE

Item	Type	Column 1	Column 2	Column 3
			Maximum Tire Rolling Resistance Level (kilograms per tonne) for 2021 to 2026 Model Years	Maximum Tire Rolling Resistance Level (kilograms per tonne) for 2027 and Subsequent Model Years
1	Motor home	6.7		6.0
2	Concrete mixer	7.6		7.1
3	Mixed-use vocational vehicle	7.6		7.1
4	Emergency vehicle	8.7		8.4

Modelling CO₂ emissions to demonstrate compliance

(2) The CO₂ emission rate must be determined in accordance with sections 501 and 520 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR,

(a) using the version of the GEM computer simulation model that is applicable to the model year in question;

(b) in the case of vocational vehicles and incomplete vocational vehicles of the 2021 model year or a subsequent model year, using the applicable regulatory subcategory in accordance with section 150(z) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart B, of the CFR; and

(c) in the case of vocational vehicles and incomplete vocational vehicles of the 2021 model year or a subsequent model year that are plug-in hybrid vehicles or fuel cell vehicles powered by any fuel other than hydrogen, taking into account the powertrain testing procedure set out in section 550 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR.

Reference in CFR — interpretation

(2.1) For the purposes of subsection (2),

(a) a reference in the CFR to “regulatory subcategory” is to be read as a reference to the fleet referred to in one of subparagraphs 18(3)(a)(ii) to (viii) that includes

TABLEAU

Article	Type	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
			Niveau de résistance au roulement du pneu maximum (kilogrammes par tonne) pour les années de modèle 2021 à 2026	Niveau de résistance au roulement du pneu maximum (kilogrammes par tonne) pour les années de modèle 2027 et ultérieures
1	Autocaravane	6,7		6,0
2	Bétonnière	7,6		7,1
3	Véhicule spécialisé à usages divers	7,6		7,1
4	Véhicule d'urgence	8,7		8,4

Simulation des émissions de CO₂ pour établir la conformité

(2) Le taux d'émissions de CO₂ est établi conformément aux articles 501 et 520 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR :

a) au moyen de la version du modèle de simulation informatique GEM applicable pour l'année de modèle en cause;

b) dans le cas de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure, en utilisant la sous-catégorie réglementaire applicable conformément à l'article 150(z) de la sous-partie B, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR;

c) compte tenu de la procédure d'essai du groupe motopropulseur visée à l'article 550 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, dans le cas de véhicules spécialisés ou de véhicules spécialisés incomplets de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure qui sont des véhicules hybrides rechargeables ou de véhicules à pile à combustible propulsés par tout autre carburant que de l'hydrogène.

Mention dans le CFR — interprétation

(2.1) Pour l'application du paragraphe (2) :

a) « regulatory subcategory » dans le CFR s'entend du parc visé à l'un des sous-alinéas 18(3)a)(ii) à (viii) qui regroupe le même type de véhicules que ceux qui sont soumis au modèle de simulation;

the same type of vehicles as those to which the simulation model is being applied; and

(b) motor homes and coach buses are to be treated as regional vocational vehicles and the other types of vocational vehicles or incomplete vocational vehicles referred to in column 1 of the table to subsection (1.2) are to be treated as urban vocational vehicles.

Electric vehicles or fuel cell vehicles powered by hydrogen

(2.2) For the purposes of this section and sections 34 to 47, the CO₂ emission rate of vocational vehicles and incomplete vocational vehicles of the 2021 model year or a subsequent model year that are electric vehicles or fuel cell vehicles powered by hydrogen is zero grams of CO₂ per short ton-mile.

Exemption for certain vocational vehicles

(3) The vocational vehicles and incomplete vocational vehicles referred to in subsections (1) and (1.1) do not include

(a) vehicles whose main assembly is completed before January 1, 2021 and that are equipped with tires with a maximum speed rating of not more than 88 km/h (55 miles per hour); and

(b) vehicles

(i) that are designed to operate at low speeds unsuitable for normal highway operation or that have affixed components designed to operate in an off-road environment, and

(ii) that

(A) have an axle that has a GAWR of 13 154 kg (29,000 pounds) or more,

(B) cannot attain a speed of more than 53 km/h (33 miles per hour) over 3.2 km (2 miles),

(C) cannot attain a speed of more than 72 km/h (45 miles per hour) over 3.2 km (2 miles), have an unloaded vehicle weight that is not less than 95% of their GVWR and cannot carry occupants other than the driver and operating crew, or

(D) cannot attain a speed of more than 87 km/h (54 miles per hour)

(I) due to parameters that are not *adjustable parameters* as defined in subsection 15(1), or

b) les autocaravanes et les autocars sont considérés comme des véhicules spécialisés régionaux et les autres types de véhicules spécialisés ou de véhicules spécialisés incomplets figurant à la colonne 1 du tableau du paragraphe (1.2) sont considérés comme des véhicules spécialisés urbains.

Véhicules électriques ou véhicules à pile à combustible alimentés à l'hydrogène

(2.2) Pour l'application du présent article et des articles 34 à 47, le taux d'émissions de CO₂ des véhicules spécialisés et des véhicules spécialisés incomplets de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure qui sont des véhicules électriques ou des véhicules à pile à combustible alimentés à l'hydrogène est de zéro gramme de CO₂ par tonne courte-mille.

Exemption pour certains véhicules spécialisés

(3) Ne sont pas visés par les paragraphes (1) et (1.1) les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets suivants :

a) ceux dont l'assemblage principal a été terminé avant le 1^{er} janvier 2021 et qui sont dotés de pneus d'une cote de vitesse d'au plus 88 km/h (55 milles à l'heure);

b) ceux qui, à la fois :

(i) sont conçus pour fonctionner à des vitesses basses qui ne sont pas appropriées pour une utilisation normale sur route ou qui sont dotés de composants qui y sont fixés et sont conçus pour fonctionner dans un environnement hors route,

(ii) comportent l'une des caractéristiques suivantes :

(A) ils possèdent un essieu qui a un PNBE de 13 154 kg (29 000 livres) ou plus,

(B) ils ne peuvent atteindre une vitesse supérieure à 53 km/h (33 milles à l'heure) en 3,2 km (2 milles),

(C) ils ne peuvent atteindre une vitesse supérieure à 72 km/h (45 milles à l'heure) en 3,2 km (2 milles), ont un poids à vide qui représente au moins 95 % de leur PNBV, mais ne peuvent transporter des occupants autres que le conducteur et le personnel de conduite,

(D) ils ne peuvent atteindre une vitesse supérieure à 87 km/h (54 milles à l'heure) :

(II) without the engine with which it is equipped being at 95% or more of its maximum test speed in the highest available gear ratio.

Non-eligible vehicles

(4) The vehicles referred to in subsections (1.3) and (3) are not eligible for participation in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47.

Weight reduction technologies

(4.1) For greater certainty, CO₂ emission credits for weight reduction technologies other than those that are referred to in section 520(e) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR may be obtained under section 41.

Election to conform to standards for heavier vehicles

(5) For any given vehicle referred to in subsection (1) or (1.1), a company may elect to have the vehicle conform to the emission standards set out in subsection (1) or (1.1) that are applicable to a vehicle service class that includes vehicles that are heavier than those included in the vehicle service class to which the vehicle belongs, for a period that is equivalent to the useful life of those heavier vehicles, instead of the standards set out in subsection (1) or (1.1) that are applicable to the vehicle service class to which the vehicle belongs.

Alternative standards

(6) In the case of vocational vehicles and cab-complete vocational vehicles that are equipped with a spark-ignition engine, a company may elect to have one or more of its vehicles conform to the standards referred to in sections 20 to 23 that are applicable to Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles, taking into account section 1819(j) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, instead of the standards set out in subsection (1) or (1.1) and sections 29 and 30, if the following conditions are met:

- (a) those vehicles are grouped into the fleet referred to in subparagraph 18(3)(a)(i);
- (b) the company participates in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47 as if the vocational vehicles and cab-complete vocational vehicles were Class 2B or Class 3 heavy-duty vehicles that are

(I) soit en raison de paramètres qui ne sont pas des *paramètres réglables* au sens du paragraphe 15(1),

(II) soit sans que le régime du moteur dont il est doté soit égal ou supérieur à 95 % de la vitesse maximale d'essai du moteur dans le rapport de vitesse le plus élevé.

Véhicules non admissibles

(4) Les véhicules visés aux paragraphes (1.3) et (3) ne sont pas admissibles au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47.

Technologies de réduction du poids

(4.1) Il est entendu que les points relatifs aux émissions de CO₂ pour les technologies de réduction du poids qui ne sont pas prévues à l'article 520(e) de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR peuvent être obtenus en vertu de l'article 41.

Choix de se conformer aux normes applicables aux véhicules plus lourds

(5) Pour un véhicule donné visé aux paragraphes (1) ou (1.1), l'entreprise peut choisir de l'assujettir aux normes d'émissions prévues à l'un ou l'autre de ces paragraphes qui sont applicables à une classe de service qui regroupe des véhicules plus lourds que celle à laquelle le véhicule donné appartient, pour la période équivalente à la durée de vie utile de ces véhicules plus lourds, au lieu de l'assujettir aux normes prévues aux paragraphes (1) ou (1.1) qui sont applicables à la classe de service à laquelle il appartient.

Normes de rechange

(6) L'entreprise peut choisir d'assujettir un ou plusieurs de ses véhicules spécialisés et de ses véhicules spécialisés à cabine complète dotés d'un moteur à allumage commandé aux normes applicables aux véhicules lourds des classes 2B et 3 mentionnées aux articles 20 à 23, compte tenu de l'article 1819(j) de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR, au lieu de les assujettir aux normes prévues aux paragraphes (1) ou (1.1) et aux articles 29 et 30, si les conditions ci-après sont réunies :

- a) ces véhicules sont regroupés dans le parc visé au sous-alinéa 18(3)a)(i);
- b) l'entreprise participe au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47, comme si les véhicules spécialisés et ses véhicules spécialisés à cabine complète étaient des véhicules lourds

subject to the standards referred to in sections 20 to 23; and

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

Calculation using fleets and subfleets

(7) A company may, instead of complying with subsection (1), (1.1) or (1.2) for all of its vocational vehicles and incomplete vocational vehicles of a given model year, elect to group those vocational vehicles and incomplete vocational vehicles into fleets or subfleets, as the case may be, in accordance with section 18 and participate in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47.

Calculation — election under subsection (5)

(7.1) If a company makes an election under subsection (5) in respect of a vocational vehicle or incomplete vocational vehicle, the company may group all of its vocational vehicles and incomplete vocational vehicles of a given model year into fleets or subfleets, as the case may be, in accordance with section 18 and participate in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47, but must not obtain any credits or additional credits in respect of the vehicles that conform to that standard, except in accordance with sections 34 to 41 in the following cases:

(a) if the company elects to have all of its vocational vehicles or incomplete vocational vehicles of a given service class and model year conform to the standards that apply in respect of a vehicle service class that includes vehicles that are heavier than those included in the vehicle service class to which the vehicles belong, for a period that is equivalent to the useful life of those heavier vehicles, the vehicles must be grouped in the same fleet or subfleet, as the case may be, as those heavier vehicles; or

(b) if the company elects to have one or more of its medium heavy-duty vehicles that are or are to become Class 8 hybrid vehicles equipped with a light heavy-duty engine or medium heavy-duty engine conform to the compression-ignition engine standards that apply in respect of vehicles of the heavy heavy-duty vehicle service class, for a period that is equivalent to the useful life of those heavier vehicles, the vehicles must be grouped in the same fleet or subfleet, as the case may be, as those heavier vehicles.

des classes 2B et 3 qui sont visés par les normes mentionnées aux articles 20 à 23;

c) elle fait mention de ce choix dans son rapport de fin d'année de modèle.

Calcul par parc et sous-parc

(7) Au lieu de se conformer aux paragraphes (1), (1.1) ou (1.2) pour l'ensemble de ses véhicules spécialisés et de ses véhicules spécialisés incomplets d'une année de modèle donnée, l'entreprise peut choisir de les regrouper dans des parcs ou des sous-parcs, selon le cas, conformément à l'article 18 et participer au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47.

Calcul — choix visé au paragraphe (5)

(7.1) Si elle fait le choix prévu au paragraphe (5) à l'égard d'un véhicule spécialisé ou d'un véhicule spécialisé incomplet, l'entreprise peut regrouper l'ensemble de ses véhicules spécialisés et de ses véhicules spécialisés incomplets d'une année de modèle donnée dans des parcs ou des sous-parcs, selon le cas, conformément à l'article 18 et participer au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47, mais elle ne peut obtenir de points ni de points supplémentaires à l'égard de ses véhicules qui sont conformes à cette norme, sauf conformément aux articles 34 à 41 dans les cas suivants :

a) si l'entreprise choisit d'assujettir tous ses véhicules spécialisés ou ses véhicules spécialisés incomplets d'une classe de service et d'une année de modèle donnée aux normes applicables à une classe de service regroupant des véhicules plus lourds que ceux compris dans la classe de service à laquelle ces véhicules appartiennent pour la période équivalente à la durée de vie utile de ces véhicules plus lourds, les véhicules sont regroupés dans le même parc ou sous-parc, selon le cas, que celui de ces véhicules plus lourds;

b) si l'entreprise choisit d'assujettir un ou plusieurs de ses véhicules mi-lourds qui sont des véhicules hybrides de classe 8 équipés d'un petit moteur de véhicule lourd ou d'un moteur moyen de véhicule lourd, ou qui sont destinés à l'être aux normes des moteurs à allumage par compression applicables à l'égard des véhicules de la classe de service des gros véhicules lourds pour la période équivalente à la durée de vie utile de ces véhicules plus lourds, les véhicules sont regroupés dans le même parc ou sous-parc, selon le cas, que celui de ces véhicules plus lourds.

Vehicles exceeding standard under subsection (5)

(7.2) If a company makes an election under subsection (5) in respect of one or more of its vocational vehicles or incomplete vocational vehicles and the CO₂ emission rate of one or more of those vehicles exceeds the CO₂ emission standard that applies in respect of the vehicle service class that includes vehicles that are heavier than those included in the vehicle service class to which the vehicles belong, the vehicles must be grouped in the same fleet or subfleet, as the case may be, as those heavier vehicles in accordance with section 18 and the company must participate in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47.

Family emission limit

(8) For the purposes of subsections (7) to (7.2), every vocational vehicle and incomplete vocational vehicle included within a fleet or subfleet must conform to the CO₂ family emission limit for the fleet or subfleet, as the case may be.

(9) [Repealed, SOR/2018-98, s. 28]

SOR/2018-98, s. 28; SOR/2022-204, s. 7.

Tractors**CO₂ emission standards — 2014 to 2020 model years**

27 (1) Subject to subsections (7) and (8) and section 28, for the 2014 to 2020 model years, every tractor and incomplete tractor of a class referred to in column 1 of the table to this subsection and possessing the characteristics referred to in column 2 must, for the duration of its useful life, have a CO₂ emission rate that does not exceed the CO₂ emission standard set out in column 3 or 4 for the model year in question.

TABLE

Item	Column 1 Class	Column 2 Characteristics	Column 3 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2014 to 2016 Model Years	Column 4 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2017 to 2020 Model Years
1	Class 7	Low-roof	107	104
2	Class 7	Mid-roof	119	115
3	Class 7	High-roof	124	120
4	Class 8	Low-roof with day cab	81	80
5	Class 8	Low-roof with sleeper cab	68	66

Véhicules dépassant la norme prévue au paragraphe (5)

(7.2) Si l'entreprise fait le choix prévu au paragraphe (5) à l'égard d'un ou de plusieurs de ses véhicules spécialisés et de ses véhicules spécialisés incomplets et que le taux d'émissions de CO₂ d'un ou de plusieurs de ces véhicules dépasse la norme d'émissions de CO₂ applicable à la classe de service regroupant des véhicules plus lourds que ceux compris dans la classe de service à laquelle ces véhicules appartiennent, les véhicules sont regroupés dans le même parc ou sous-parc, selon le cas, que celui des véhicules plus lourds conformément à l'article 18 et l'entreprise doit participer au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47.

Limite d'émissions de la famille

(8) Pour l'application des paragraphes (7) à (7.2), chaque véhicule spécialisé ou véhicule spécialisé incomplet compris dans un parc ou un sous-parc doit être conforme à la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ pour le parc ou le sous-parc, selon le cas.

(9) [Abrogé, DORS/2018-98, art. 28]

DORS/2018-98, art. 28; DORS/2022-204, art. 7.

Tracteurs routiers**Norme d'émissions de CO₂ — années de modèle 2014 à 2020**

27 (1) Sous réserve des paragraphes (7) et (8) et de l'article 28, pour les années de modèle 2014 à 2020, le taux d'émissions de CO₂ des tracteurs routiers et des tracteurs routiers incomplets d'une classe visée à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe et possédant les caractéristiques visées à la colonne 2 ne peut dépasser, au cours de leur durée de vie utile, la norme d'émissions de CO₂ prévue aux colonnes 3 ou 4 pour l'année de modèle en cause :

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Class	Characteristics	CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2014 to 2016 Model Years	CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2017 to 2020 Model Years
6	Class 8	Mid-roof with day cab	88	86
7	Class 8	Mid-roof with sleeper cab	76	73
8	Class 8	High-roof with day cab	92	89
9	Class 8	High-roof with sleeper cab	75	72

TABLEAU

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Classe	Caractéristiques	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2014 à 2016	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2017 à 2020
1	Classe 7	Toit bas	107	104
2	Classe 7	Toit moyen	119	115
3	Classe 7	Toit élevé	124	120
4	Classe 8	Toit bas et cabine de jour	81	80
5	Classe 8	Toit bas et cabine couchette	68	66
6	Classe 8	Toit moyen et cabine de jour	88	86
7	Classe 8	Toit moyen et cabine couchette	76	73
8	Classe 8	Toit élevé et cabine de jour	92	89
9	Classe 8	Toit élevé et cabine couchette	75	72

CO₂ emission standards — 2021 model year and subsequent model years

(1.1) Subject to subsections (1.2), (7) and (8) and section 28, for the 2021 model year and subsequent model years, every tractor and incomplete tractor of a class referred to in column 1 of the table to one of the following paragraphs and possessing the characteristics referred to in column 2 must, for the duration of its useful life, have a CO₂ emission rate that does not exceed the CO₂ emission standard set out in column 3, 4 or 5 of that table for the model year in question:

(a) in the case of a tractor or incomplete tractor that has a GCWR of less than 43 998 kg (97,000 pounds),

Norme d'émissions de CO₂ — année de modèle 2021 et années de modèle ultérieures

(1.1) Sous réserve des paragraphes (1.2), (7) et (8) et de l'article 28, pour l'année de modèle 2021 et les années de modèle ultérieures, le taux d'émissions de CO₂ des tracteurs routiers et des tracteurs routiers incomplets d'une classe visée à la colonne 1 du tableau de l'un des alinéas ci-après et possédant les caractéristiques visées à la colonne 2 ne peut dépasser, au cours de leur durée de vie utile, la norme d'émissions de CO₂ prévue aux colonnes 3, 4 ou 5 de ce tableau pour l'année de modèle en cause :

a) ceux dont le PNBC est inférieur à 43 998 kg (97 000 lb) :

TABLE

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Class	Characteristics	CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2021 to 2023 Model Years	CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2024 to 2026 Model Years	CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2027 and Subsequent Model Years
1	Class 7	Low-roof	105.5	99.8	96.2
2	Class 7	Mid-roof	113.2	107.1	103.4
3	Class 7	High-roof	113.5	106.6	100.0
4	Class 8	Low-roof with day cab	80.5	76.2	73.4
5	Class 8	Low-roof with sleeper cab	72.3	68.0	64.1
6	Class 8	Mid-roof with day cab	85.4	80.9	78.0
7	Class 8	Mid-roof with sleeper cab	78.0	73.5	69.6
8	Class 8	High-roof with day cab	85.6	80.4	75.7
9	Class 8	High-roof with sleeper cab	75.7	70.7	64.3

TABLEAU

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Classe	Caractéristiques	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2021 à 2023	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2024 à 2026	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2027 et ultérieures
1	Classe 7	Toit bas	105,5	99,8	96,2
2	Classe 7	Toit moyen	113,2	107,1	103,4
3	Classe 7	Toit élevé	113,5	106,6	100,0
4	Classe 8	Toit bas et cabine de jour	80,5	76,2	73,4
5	Classe 8	Toit bas et cabine couchette	72,3	68,0	64,1
6	Classe 8	Toit moyen et cabine de jour	85,4	80,9	78,0
7	Classe 8	Toit moyen et cabine couchette	78,0	73,5	69,6
8	Classe 8	Toit élevé et cabine de jour	85,6	80,4	75,7
9	Classe 8	Toit élevé et cabine couchette	75,7	70,7	64,3

(b) in the case of a tractor or incomplete tractor that has a GCWR of 43 998 kg (97,000 pounds) or more, but less than 54 431 kg (120,000 pounds), or

b) ceux dont le PNBC est égal ou supérieur à 43 998 kg (97 000 lb), mais inférieur à 54 431 kg (120 000 lb) :

TABLE

Item	Column 1 Class	Column 2 Characteristics	Column 3 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2021 to 2023 Model Years	Column 4 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2024 to 2026 Model Years	Column 5 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2027 and Subsequent Model Years
1	Class 8	Low-roof with day cab	82.8	79.1	76.6
2	Class 8	Low-roof with sleeper cab	74.8	71.2	67.8
3	Class 8	Mid-roof with day cab	87.9	84.0	81.4
4	Class 8	Mid-roof with sleeper cab	80.8	76.9	73.6
5	Class 8	High-roof with day cab	88.2	83.5	79.0
6	Class 8	High-roof with sleeper cab	78.4	73.9	68.0

TABLEAU

Article	Colonne 1 Classe	Colonne 2 Caractéristiques	Colonne 3 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2021 à 2023	Colonne 4 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2024 à 2026	Colonne 5 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2027 et ultérieures
1	Classe 8	Toit bas et cabine de jour	82,8	79,1	76,6
2	Classe 8	Toit bas et cabine couchette	74,8	71,2	67,8
3	Classe 8	Toit moyen et cabine de jour	87,9	84,0	81,4
4	Classe 8	Toit moyen et cabine couchette	80,8	76,9	73,6
5	Classe 8	Toit élevé et cabine de jour	88,2	83,5	79,0
6	Classe 8	Toit élevé et cabine couchette	78,4	73,9	68,0

(c) in the case of a tractor or incomplete tractor that has a GCWR of 54 431 kg (120,000 pounds) or more,

c) ceux dont le PNBC est égal ou supérieur à 54 431 kg (120 000 lb) :

TABLE

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Class	Characteristics	CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2021 to 2023 Model Years	CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2024 to 2026 Model Years	CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2027 and Subsequent Model Years
1	Class 8	Low-roof with day cab	53.5	50.8	48.9
2	Class 8	Low-roof with sleeper cab	47.1	44.5	42.4
3	Class 8	Mid-roof with day cab	55.6	52.8	50.8
4	Class 8	Mid-roof with sleeper cab	49.6	46.9	44.7
5	Class 8	High-roof with day cab	54.5	51.4	48.6
6	Class 8	High-roof with sleeper cab	47.1	44.2	41.0

TABLEAU

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Classe	Caractéristiques	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2021 à 2023	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2024 à 2026	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2027 et ultérieures
1	Classe 8	Toit bas et cabine de jour	53,5	50,8	48,9
2	Classe 8	Toit bas et cabine couchette	47,1	44,5	42,4
3	Classe 8	Toit moyen et cabine de jour	55,6	52,8	50,8
4	Classe 8	Toit moyen et cabine couchette	49,6	46,9	44,7
5	Classe 8	Toit élevé et cabine de jour	54,5	51,4	48,6
6	Classe 8	Toit élevé et cabine couchette	47,1	44,2	41,0

Alternative standards — heavy-haul tractors

(1.2) For the 2021 model year and subsequent model years, a company may elect to have one or more of its heavy-haul tractors and incomplete tractors that are to become heavy-haul tractors conform, for the duration of their useful life, to a CO₂ emission rate that does not exceed the following CO₂ emission standard instead of having them conform to the applicable standard set out in paragraph (1.1)(c):

Normes de rechange — tracteur routier à chargement lourd

(1.2) Pour l'année de modèle 2021 et les années de modèle ultérieures, une entreprise peut choisir d'assujettir un ou plusieurs de ses tracteurs routiers à chargement lourd ou de ses tracteurs routiers incomplets destinés à être des tracteurs routiers à chargement lourd, pour leur durée de vie utile, aux normes d'émissions de CO₂ qui ne dépassent pas la norme d'émissions de CO₂ ci-après, au

(a) for the 2021 to 2023 model years, 52.4 grams of CO₂ per short ton-mile;

(b) for the 2024 to 2026 model years, 50.2 grams of CO₂ per short ton-mile; and

(c) for the 2027 model year and subsequent model years, 48.3 grams of CO₂ per short ton-mile.

Modelling CO₂ emissions to demonstrate compliance

(2) The CO₂ emission rate must be determined in accordance with sections 501 and 520 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR,

(a) using the version of the GEM computer simulation model applicable for the model year in question; and

(b) in the case of tractors and incomplete tractors of the 2021 model year or a subsequent model year that are plug-in hybrid vehicles or fuel cell vehicles powered by any fuel other than hydrogen, taking into account the powertrain testing procedure set out in section 550 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR.

Reference in CFR – interpretation

(3) For the purposes of subsection (2), a reference in the CFR to “regulatory subcategory” is to be read as a reference to the fleet referred to in one of subparagraphs 18(3)(a)(ix) to (xvi) that includes the same type of tractors and incomplete tractors as those to which the simulation model is being applied but, in the case of tractors and incomplete tractors of the 2021 model year or a subsequent model year that have a GCWR of 43 998 kg (97,000 pounds) or more, but less than 54 431 kg (120,000 pounds), is to be read as a reference to the fleet referred to in subparagraph 18(3)(a)(xiii).

Electric vehicles or fuel cell vehicles powered by hydrogen

(4) For the purposes of this section and sections 34 to 47, the CO₂ emission rate of tractors and incomplete tractors of the 2021 model year or a subsequent model year that are electric vehicles or fuel cell vehicles powered by hydrogen is zero grams of CO₂ per short ton-mile.

lieu de les assujettir aux normes applicables prévues à l’alinéa (1.1)c) :

a) pour les années de modèle 2021 à 2023, 52,4 grammes de CO₂ par tonne courte-mille;

b) pour les années de modèle 2024 à 2026, 50,2 grammes de CO₂ par tonne courte-mille;

c) pour l’année de modèle 2027 et les années de modèle ultérieures, 48,3 grammes de CO₂ par tonne courte-mille.

Simulation des émissions de CO₂ pour établir la conformité

(2) Le taux d’émissions de CO₂ est établi conformément aux articles 501 et 520 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR :

a) au moyen de la version du modèle de simulation informatique GEM applicable pour l’année de modèle en cause;

b) dans le cas de tracteurs routiers ou des tracteurs routiers incomplets de l’année de modèle 2021 ou d’une année de modèle ultérieure qui sont des véhicules hybrides rechargeables ou des véhicules à pile à combustible propulsés par tout autre carburant que de l’hydrogène, compte tenu de la procédure d’essai du groupe motopropulseur visée à l’article 550 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

Mention dans le CFR – interprétation

(3) Pour l’application du paragraphe (2), « regulatory subcategory » dans le CFR s’entend du parc visé à l’un des sous-alinéas 18(3)a)(ix) à (xvi) qui regroupe le même type de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets que ceux qui sont soumis au modèle de simulation, mais dans le cas des tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets de l’année de modèle 2021 ou d’une année de modèle ultérieure dont le PNBC est égal ou supérieur à 43 998 kg (97 000 lb), mais inférieur à 54 431 kg (120 000 lb), s’entend du parc visé au sous-alinéa 18(3)a)(xiii).

Véhicules électriques ou véhicules à pile à combustible alimentés à l’hydrogène

(4) Pour l’application du présent article et des articles 34 à 47, le taux d’émissions de CO₂ des tracteurs routiers et des tracteurs routiers incomplets de l’année de modèle 2021 ou d’une année de modèle ultérieure qui sont des véhicules électriques ou des véhicules à pile à combustible alimentés à l’hydrogène est de zéro gramme de CO₂ par tonne courte-mille.

Weight reduction technologies

(5) For greater certainty, CO₂ emission credits for weight reduction technologies other than those that are referred to in section 520(e) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR may be obtained under section 41.

Alternative method for measuring drag area

(6) Instead of the coastdown method referred to in section 525 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR, a company may elect to measure the tractor's drag area (C_dA) in accordance with any other method referred to in that section if the test results are adjusted to correlate with test results that would be obtained if the coastdown method were used, as specified in that section, and if

(a) in the case of a tractor that is covered by an EPA certificate, the election has been approved by the EPA for that tractor and the company provides the Minister with evidence of the EPA approval; and

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

Election to conform to standards for heavier tractors

(7) For any given tractor or incomplete tractor referred to in subsection (1) or (1.1) that is or is to become a Class 7 tractor, a company may elect to have it conform to the emission standards set out in subsection (1) or (1.1) that are applicable to a Class 8 tractor of the same model year with the same characteristics, for a period that is equivalent to the useful life of those Class 8 tractors, instead of the standards set out in subsection (1) or (1.1) that are applicable to Class 7 tractors.

Calculation using fleets and subfleets

(8) A company may, instead of complying with subsection (1), (1.1) or (1.2) for all of its tractors and incomplete tractors of a given model year, elect to group those tractors and incomplete tractors into fleets or subfleets, as the case may be, in accordance with section 18 and participate in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47.

Technologies de réduction du poids

(5) Il est entendu que les points relatifs aux émissions de CO₂ pour les technologies de réduction du poids qui ne sont pas prévues à l'article 520(e) de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR peuvent être obtenus en vertu de l'article 41.

Méthode de recharge pour mesurer la surface de traînée

(6) Au lieu de mesurer la surface de traînée (C_dA) d'un tracteur routier conformément à la méthode appelée *coastdown method* visée à l'article 525 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, l'entreprise peut choisir de la mesurer conformément à toute autre méthode visée à cet article si les résultats des essais sont ajustés pour correspondre aux résultats des essais qui seraient obtenus en utilisant la méthode appelée *coastdown method*, tel que spécifié dans cet article, et si :

a) dans le cas d'un tracteur routier visé par un certificat de l'EPA, ce choix a été approuvé par l'EPA pour ce tracteur routier et l'entreprise en fournit la preuve au ministre;

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

Choix de se conformer aux normes applicables aux tracteurs routiers plus lourds

(7) Pour un tracteur routier ou un tracteur routier incomplet donné visé aux paragraphes (1) ou (1.1) qui est un tracteur routier de la classe 7 ou qui est destiné à l'être, l'entreprise peut choisir de l'assujettir aux normes d'émissions prévues à l'un ou l'autre de ces paragraphes qui sont applicables à un tracteur routier de classe 8 de la même année de modèle ayant les mêmes caractéristiques, pour une période équivalente à la durée de vie utile de ces tracteurs routiers de classe 8, au lieu de l'assujettir aux normes prévues aux paragraphes (1) ou (1.1) qui sont applicables aux tracteurs routiers de classe 7.

Calcul par parc et sous-parc

(8) Au lieu de se conformer aux paragraphes (1), (1.1) ou (1.2) pour l'ensemble de ses tracteurs routiers et de ses tracteurs routiers incomplets d'une année de modèle donnée, l'entreprise peut choisir de les regrouper dans des parcs et des sous-parcs, selon le cas, conformément à l'article 18 et participer au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47.

Calculation — election under subsection (7)

(8.1) If a company makes an election under subsection (7) in respect of a tractor or incomplete tractor, the company may group all of its tractors and incomplete tractors of a given model year into fleets or subfleets, as the case may be, in accordance with section 18 and participate in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47, but must not obtain any credits or additional credits in respect of the vehicles that conform to that standard, except in accordance with sections 34 to 41 in the following cases:

(a) if the company elects to have all of its tractors or incomplete tractors that are or are to become Class 7 tractors conform to the standards that apply in respect of a Class 8 tractor of the same model year with the same characteristics, for a period that is equivalent to the useful life of those Class 8 tractors, the tractors must be grouped in the same fleet or subfleet, as the case may be, as those Class 8 tractors; and

(b) if the company elects to have one or more of its tractors or incomplete tractors that are or are to become Class 7 tractors with a heavy heavy-duty engine and a single rear axle conform to the standards that apply in respect of a Class 8 tractor of the same model year with the same characteristics, for a period that is equivalent to the useful life of those Class 8 tractors, the tractors must be grouped in the same fleet or subfleet, as the case may be, as those Class 8 tractors.

Tractors exceeding standards under subsection (7)

(8.2) If a company makes an election under subsection (7) in respect of one or more of its tractors or incomplete tractors and the CO₂ emission rate of one or more of those tractors exceeds the CO₂ emission standard that applies in respect of Class 8 tractors of the same model year with the same characteristics, the tractors must be grouped in the same fleet or subfleet, as the case may be, as those Class 8 tractors in accordance with section 18 and the company must participate in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47.

Calcul — choix visé au paragraphe (7)

(8.1) Si elle fait le choix prévu au paragraphe (7) à l'égard d'un tracteur routier ou d'un tracteur routier incomplet, l'entreprise peut regrouper l'ensemble de ses tracteurs routiers et de ses tracteurs routiers incomplets d'une année de modèle donnée dans des parcs et des sous-parcs, selon le cas, conformément à l'article 18 et participer au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47, mais elle ne peut obtenir de points ni de points supplémentaires à l'égard de ses véhicules qui sont conformes à cette norme, sauf conformément aux articles 34 à 41 dans les cas suivants :

a) si l'entreprise choisit d'assujettir tous ses tracteurs routiers ou tracteurs routiers incomplets qui sont des tracteurs routiers de classe 7 ou qui sont destinés à l'être aux normes applicables aux tracteurs routiers de classe 8 de la même année de modèle ayant les mêmes caractéristiques pour la période équivalente à la durée de vie utile de ces tracteurs routiers de classe 8, les tracteurs routiers sont regroupés dans le même parc ou sous-parc, selon le cas, que celui des tracteurs routiers de classe 8;

b) si l'entreprise choisit d'assujettir un ou plusieurs de ses tracteurs routiers ou de ses tracteurs routiers incomplets qui sont des tracteurs routiers de classe 7 qui sont dotés d'un gros moteur de véhicule lourd et d'un essieu arrière simple ou qui sont destinés à l'être aux normes applicables aux tracteurs routiers de classe 8 de la même année de modèle ayant les mêmes caractéristiques pour la période équivalente à la durée de vie utile de ces tracteurs routiers de classe 8, les tracteurs routiers sont regroupés dans le même parc ou sous-parc, selon le cas, que celui des tracteurs routiers de classe 8.

Tracteurs routiers dépassant la norme prévue au paragraphe (7)

(8.2) Si l'entreprise fait le choix prévu au paragraphe (7) à l'égard d'un ou de plusieurs de ses tracteurs routiers et de ses tracteurs routiers incomplets et que le taux d'émissions de CO₂ d'un ou de plusieurs de ces véhicules dépasse la norme d'émissions de CO₂ applicable aux tracteurs routiers de classe 8 de la même année de modèle ayant les mêmes caractéristiques, les tracteurs routiers sont regroupés dans le même parc ou sous-parc, selon le cas, que celui des tracteurs routiers de classe 8 conformément à l'article 18 et l'entreprise doit participer au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47.

Family emission limit

(9) For the purposes of subsections (8) to (8.2), every tractor and incomplete tractor included within a fleet or subfleet must conform to the CO₂ family emission limit for the fleet or subfleet, as the case may be.

(10) [Repealed, SOR/2018-98, s. 29]

SOR/2018-98, s. 29; SOR/2022-204, s. 8.

Vocational Tractors

[SOR/2018-98, s. 30(F)]

CO₂ emission standards

28 (1) Subject to subsection (2), section 27 applies to vocational tractors.

Maximum number

(2) A company that manufactures or imports vocational tractors for sale in Canada may elect to have a maximum of 5250 of the Class 7 and Class 8 vocational tractors that it manufactures or imports in any period of three consecutive model years conform to the emission standards applicable to vocational vehicles instead of those applicable to vocational tractors, if it reports the election in its end of model year report.

SOR/2018-98, s. 31.

Heavy-duty Engines**N₂O and CH₄ Emissions****Standards**

29 (1) Subject to paragraph 25(d), every heavy-duty engine that is a compression-ignition engine of the 2014 model year or a subsequent model year and every heavy-duty engine that is a spark-ignition engine of the 2016 model year or a subsequent model year must, for the duration of their useful life, have N₂O and CH₄ emission values that do not exceed 0.10 g/BHP-hr.

Values

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

Limite d'émissions de la famille

(9) Pour l'application des paragraphes (8) à (8.2), chaque tracteur routier ou tracteur routier incomplet compris dans un parc ou un sous-parc doit être conforme à la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ pour le parc ou le sous-parc, selon le cas.

(10) [Abrogé, DORS/2018-98, art. 29]

DORS/2018-98, art. 29; DORS/2022-204, art. 8.

Tracteurs routiers spécialisés

[DORS/2018-98, art. 30(F)]

Norme d'émissions de CO₂

28 (1) Sous réserve du paragraphe (2), l'article 27 s'applique aux tracteurs routiers spécialisés.

Nombre maximal

(2) L'entreprise qui fabrique ou importe des tracteurs routiers spécialisés en vue de leur vente au Canada peut choisir d'assujettir un maximum de 5 250 tracteurs routiers spécialisés des classes 7 et 8 qu'elle fabrique ou importe au cours de trois années de modèle consécutives aux normes d'émissions visant les véhicules spécialisés, au lieu de les assujettir aux normes applicables aux tracteurs routiers spécialisés, si elle fait mention de ce choix dans son rapport de fin d'année de modèle.

DORS/2018-98, art. 31.

Moteurs de véhicules lourds**Émissions de N₂O et de CH₄****Normes**

29 (1) Sous réserve de l'alinéa 25d), la valeur des émissions de N₂O et celle de CH₄ des moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression de l'année de modèle 2014 ou d'une année de modèle ultérieure et des moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage commandé de l'année de modèle 2016 ou d'une année de modèle ultérieure ne peuvent dépasser, au cours de leur durée de vie utile, 0,10 g/BHP-h.

Valeurs

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

subparts E and F of part 1036, Title 40, chapter I, subchapter U, of the CFR.

Engine configuration

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

Fleet calculation

(4) A company that manufactures or imports engines referred to in subsection (1) whose N₂O emission value or CH₄ emission value exceeds the emission standard set out in that subsection must group those engines of a given model year into fleets in accordance with section 18 and must calculate the N₂O or CH₄ emission deficit, as the case may be, for each of those fleets, expressed in megagrams of CO₂, using the formula

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

where

- A** is 0.10 g/BHP-hr;
- B** is the N₂O or CH₄ family emission limit for the fleet, as the case may be, expressed in g/BHP-hr;
- C** is the number of engines in the fleet;
- D** is the transient cycle conversion factor calculated in accordance with the applicable variable “CF” in section 705(b) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart H, of the CFR, except that a reference to “production volumes” in that section must be read as a reference to “number of engines of that engine family that a company imports or manufactures in Canada for the purpose of sale in Canada to the first retail purchaser”;
- E** is the engine’s useful life, expressed in miles; and
- F** is the global warming potential and is equal to the following number of CO₂ emission credits, expressed in megagrams of CO₂, needed to offset a deficit of N₂O or CH₄:
 - (a) for each megagram of N₂O, 298; and
 - (b) for each megagram of CH₄,
 - (i) for the 2020 model year and earlier model years, 25, and
 - (ii) for the 2021 model year and subsequent model years, 34.

sous-partie C et des sous-parties E et F de la partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

Configuration de moteur

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

Calcul par parc

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

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

où :

- A** représente 0,10 g/BHP-h;
- B** la limite d’émissions de la famille applicable au N₂O ou au CH₄ pour le parc, selon le cas, exprimée en g/BHP-h;
- C** le nombre de moteurs dans le parc;
- D** le facteur de conversion du cycle de service transitoire, calculé conformément à l’élément « CF » applicable de l’article 705(b) de la sous-partie H, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, où « production volumes », à cet article, s’entend du « nombre de moteurs de cette famille de moteurs destinés à la vente au Canada au premier usager et qu’une entreprise importe ou fabrique au Canada »;
- E** la durée de vie utile du moteur, exprimée en milles;
- F** le potentiel de réchauffement de la planète équivalant au nombre ci-après de points relatifs aux émissions de CO₂, exprimé en mégagrammes de CO₂, nécessaire pour compenser le déficit de N₂O ou de CH₄, soit :
 - a)** pour chaque mégagramme de N₂O, 298;
 - b)** pour chaque mégagramme de CH₄ :
 - (i) pour l’année de modèle 2020 et les années de modèle antérieures, 25,
 - (ii) pour l’année de modèle 2021 et les années de modèle ultérieures, 34.

Separate calculation

(4.1) For the purposes of subsection (4), if both the N₂O emission value and the CH₄ emission value exceed 0.10 g/BHP-hr, the N₂O and CH₄ emission deficits must be calculated separately.

Family emission limit

(5) For the purposes of subsection (4), every heavy-duty engine within a fleet must conform to the N₂O or CH₄ family emission limit for the fleet.

Offsetting fleet emission deficit

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

No credits

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

Credits for low N₂O emissions

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

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

where

- A** is 0.04 g/BHP-hr;
- B** is the N₂O family emission limit for the fleet, expressed in g/BHP-hr;
- C** is the number of engines in the fleet;
- D** is the transient cycle conversion factor calculated in accordance with the applicable variable "CF" in section 705(b) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart H, of the CFR, except that a reference to "production volumes" in that section must be read as a reference to "number of engines of that engine family that a company imports or manufactures in

Calcul distinct

(4.1) Pour l'application du paragraphe (4), si la valeur des émissions de N₂O et celle de CH₄ dépassent 0,10 g/BHP-h, la valeur du déficit des émissions de N₂O et celle de CH₄ doivent être calculées séparément.

Limite d'émissions de la famille

(5) Pour l'application du paragraphe (4), chaque moteur de véhicule lourd compris dans un parc doit être conforme à la limite d'émissions de la famille applicable au N₂O ou au CH₄ pour le parc.

Compensation du déficit

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

Aucun point

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

Points pour les faibles émissions de N₂O

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

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

où :

- A** représente 0,04 g/BHP-h;
- B** la limite d'émissions de la famille applicable au N₂O pour le parc, exprimée en g/BHP-h;
- C** le nombre de moteurs dans le parc;
- D** le facteur de conversion du cycle de service transitoire, calculé conformément à l'élément « CF » applicable de l'article 705(b) de la sous-partie H, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du

Canada for the purpose of sale in Canada to the first retail purchaser”;

E is the engine’s useful life, expressed in miles; and

F is the global warming potential and is equal to 298 Mg of CO₂.

SOR/2018-98, s. 32.

CO₂ Emissions

Standard

30 (1) Subject to subsection (2), paragraph 25(d) and sections 31 and 33, every heavy-duty engine of a given model year must, for the duration of its useful life, have a CO₂ emission value that does not exceed the following CO₂ emission standard:

(a) in the case of a spark-ignition engine of the 2016 to 2020 model years, 627 g/BHP-hr;

(b) in the case of a spark-ignition engine of the 2021 model year or a subsequent model year other than a heavy heavy-duty engine, 627 g/BHP-hr;

(c) in the case of a compression-ignition engine of the 2014 to 2020 model years that is of a type referred to in column 1 of the table to this paragraph, the standard set out in column 2 or 3 for the model year in question; or

TABLE

Item	Column 1 Type	Column 2 CO ₂ Emission Standard (g/BHP-hr) for 2014 to 2016 Model Years	Column 3 CO ₂ Emission Standard (g/BHP-hr) for 2017 to 2020 Model Years
1	Light heavy-duty engine	600	576
2	Medium heavy-duty engine designed to be used in vocational vehicles	600	576

CFR, où « production volumes », à cet article, s’entend du « nombre de moteurs de cette famille de moteurs destinés à la vente au Canada au premier usager et qu’une entreprise importe ou fabrique au Canada »;

E la durée de vie utile du moteur, exprimée en milles;

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

DORS/2018-98, art. 32.

Émissions de CO₂

Norme

30 (1) Sous réserve du paragraphe (2), de l’alinéa 25d) et des articles 31 et 33, la valeur des émissions de CO₂ des moteurs de véhicules lourds d’une année de modèle donnée ne peut dépasser, au cours de leur durée de vie utile, la norme d’émissions de CO₂ suivante :

a) s’agissant de moteurs à allumage commandé des années de modèle 2016 à 2020, 627 g/BHP-h;

b) s’agissant de moteurs à allumage commandé de l’année de modèle 2021 ou d’une année de modèle ultérieure, autres que de gros moteurs de véhicules lourds, 627 g/BHP-h;

c) s’agissant de moteurs à allumage par compression des années de modèle 2014 à 2020 d’un type visé à la colonne 1 du tableau du présent alinéa, la norme prévue aux colonnes 2 ou 3 pour l’année de modèle en cause :

TABLEAU

Article	Colonne 1 Type	Colonne 2 Norme d’émissions de CO ₂ (g/BHP-h) pour les années de modèle 2014 à 2016	Colonne 3 Norme d’émissions de CO ₂ (g/BHP-h) pour les années de modèle 2017 à 2020
1	Petit moteur de véhicule lourd	600	576
2	Moteur moyen de véhicule lourd conçu pour être utilisé dans des véhicules spécialisés	600	576

Item	Column 1 Type	Column 2 CO ₂ Emission Standard (g/BHP-hr) for 2014 to 2016 Model Years	Column 3 CO ₂ Emission Standard (g/BHP-hr) for 2017 to 2020 Model Years
3	Heavy heavy-duty engine designed to be used in vocational vehicles	567	555
4	Medium heavy-duty engine designed to be used in tractors	502	487
5	Heavy heavy-duty engine designed to be used in tractors	475	460

(d) in the case of a compression-ignition engine of the 2021 model year or a subsequent model year or a heavy heavy-duty engine that is a spark-ignition engine of the 2021 model year or a subsequent model year that is of a type referred to in column 1 of the table to this paragraph, the standard set out in column 2, 3 or 4 for the model year in question.

Article	Colonne 1 Type	Colonne 2 Norme d'émissions de CO ₂ (g/BHP-h) pour les années de modèle 2014 à 2016	Colonne 3 Norme d'émissions de CO ₂ (g/BHP-h) pour les années de modèle 2017 à 2020
3	Gros moteur de véhicule lourd conçu pour être utilisé dans des véhicules spécialisés	567	555
4	Moteur moyen de véhicule lourd conçu pour être utilisé dans des tracteurs routiers	502	487
5	Gros moteur de véhicule lourd conçu pour être utilisé dans des tracteurs routiers	475	460

d) s'agissant de moteurs à allumage par compression de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure ou de gros moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage commandé de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure d'un type visé à la colonne 1 du tableau du présent alinéa, la norme prévue aux colonnes 2, 3 ou 4 pour l'année de modèle en cause :

TABLE

Item	Column 1 Type	Column 2 CO ₂ Emission Standard (g/BHP-hr) for 2021 to 2023 Model Years	Column 3 CO ₂ Emission Standard (g/BHP-hr) for 2024 to 2026 Model Years	Column 4 CO ₂ Emission Standard (g/BHP-hr) for 2027 and Subsequent Model Years
1	Light heavy-duty engine	563	555	552
2	Medium heavy-duty engine designed to be used in vocational vehicles	545	538	535
3	Heavy heavy-duty engine designed to be used in vocational vehicles	513	506	503
4	Medium heavy-duty engine designed to be used in tractors	473	461	457

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Type	CO ₂ Emission Standard (g/BHP-hr) for 2021 to 2023 Model Years	CO ₂ Emission Standard (g/BHP-hr) for 2024 to 2026 Model Years	CO ₂ Emission Standard (g/BHP-hr) for 2027 and Subsequent Model Years
5	Heavy heavy-duty engine designed to be used in tractors	447	436	432

TABLEAU

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Type	Norme d'émissions de CO ₂ (g/BHP-h) pour les années de modèle 2021 à 2023	Norme d'émissions de CO ₂ (g/BHP-h) pour les années de modèle 2024 à 2026	Norme d'émissions de CO ₂ (g/BHP-h) pour les années de modèle 2027 et ultérieures
1	Petit moteur de véhicule lourd	563	555	552
2	Moteur moyen de véhicule lourd conçu pour être utilisé dans des véhicules spécialisés	545	538	535
3	Gros moteur de véhicule lourd conçu pour être utilisé dans des véhicules spécialisés	513	506	503
4	Moteur moyen de véhicule lourd conçu pour être utilisé dans des tracteurs routiers	473	461	457
5	Gros moteur de véhicule lourd conçu pour être utilisé dans des tracteurs routiers	447	436	432

Election — spark-ignition engines

(2) A company may elect to have any of its spark-ignition engines referred to in paragraph (1)(a) or (b) conform to the emission standard set out in paragraph (1)(c) or (d) that is applicable to compression-ignition engines of the same model year, as if they were compression-ignition engines, instead of the standard set out in paragraph (1)(a) or (b).

SOR/2018-98, s. 33.

Alternative emission standard — 2014 to 2016 model years

31 (1) Heavy-duty engines that are compression-ignition engines of the 2014 to 2016 model years may conform to the CO₂ emission standard referred to in section 620 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart G, of the CFR instead of the standard set out in paragraph 30(1)(c) if there are no remaining credits that can

Choix — moteurs à allumage commandé

(2) L'entreprise peut choisir d'assujettir ses moteurs à allumage commandé visés aux alinéas (1)a) ou b) aux normes d'émissions applicables à un moteur à allumage par compression de la même année de modèle visé aux alinéas (1)c) ou d), comme s'ils étaient des moteurs à allumage par compression, au lieu de les assujettir aux normes prévues aux alinéas (1)a) ou b).

DORS/2018-98, art. 33.

Norme de rechange — années de modèle 2014 à 2016

31 (1) Les moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression des années de modèle 2014 à 2016 peuvent être conformes à la norme relative aux émissions de CO₂ mentionnée à l'article 620 de la sous-partie G, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR au lieu de celle prévue à l'alinéa 30(1)c), s'il n'y a pas de points accumulés qui peuvent être utilisés

be used under sections 42 to 46 for the averaging set of those engines for the model years in question.

Alternative emission standard – 2013 to 2016 model years

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

No early action credits

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

Election to comply with subsection (2)

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

Alternative emission standard – 2024 to 2026 model years

(5) For the 2024 to 2026 model years, a company may elect to have its medium heavy-duty engines or heavy heavy-duty engines conform to the applicable alternative CO₂ emission standard referred to in section 150(p)(2) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart B, of the CFR instead of the applicable standard set out in paragraph 30(1)(d).

SOR/2018-98, s. 34.

Value

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

(a) for medium heavy-duty engines and heavy heavy-duty engines that are compression-ignition engines designed to be used in tractors or incomplete tractors, the steady state duty cycle;

en vertu des articles 42 à 46 dans le groupe de calcul de points dont les moteurs font partie pour les années de modèle en question.

Norme de rechange – années de modèle 2013 à 2016

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

Aucun point d'action précoce

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

Choix de se conformer au paragraphe (2)

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

Norme de rechange – années de modèle 2024 à 2026

(5) Pour les années de modèle 2024 à 2026, l'entreprise peut choisir d'assujettir ses moteurs moyens de véhicules lourds ou ses gros moteurs de véhicules lourds à la norme de rechange applicable relative aux émissions de CO₂ mentionnée à l'article 150(p)(2) de la sous-partie B, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR au lieu de les assujettir à la norme applicable prévue à l'alinéa 30(1)d).

DORS/2018-98, art. 34.

Valeur

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

a) dans le cas des moteurs moyens de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression et des gros moteurs de véhicules lourds qui sont des

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

(c) for engines other than those referred to in paragraphs (a) and (b), the transient duty cycle.

Engine configuration

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

SOR/2018-98, s. 35; SOR/2022-204, s. 9.

Calculation using fleets and subfleets

33 (1) A company may, instead of complying with section 30 or subsection 31(2) or (5), as the case may be, for all of its heavy-duty engines of a given model year, elect to group those engines into fleets in accordance with section 18 and participate in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47.

CO₂ family certification level

(2) For the purposes of subsection (1), every heavy-duty engine within a fleet must conform to the CO₂ family certification level for the fleet.

SOR/2018-98, s. 36.

Trailers

CO₂ emission standards — full-aero box van trailers

33.1 (1) Subject to subsection (5), every full-aero box van trailer of the 2020 model year or a subsequent model year of a type referred to in column 1 of the table to this subsection must, for the duration of its useful life, have a CO₂ emission rate that does not exceed the CO₂ emission standard set out in column 2, 3, 4 or 5 for the model year in question.

moteurs à allumage par compression conçus pour être utilisés dans des tracteurs routiers ou des tracteurs routiers incomplets, le cycle de service permanent;

b) dans le cas des moteurs moyens de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression et des gros moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression conçus pour être utilisés à la fois dans les véhicules spécialisés ou les véhicules spécialisés incomplets et les tracteurs routiers ou les tracteurs routiers incomplets, les cycles de services permanent et transitoire;

c) dans le cas des moteurs de véhicules lourds autres que ceux visés aux alinéas a) et b), le cycle de service transitoire.

Configuration de moteur

(2) Pour l'application du paragraphe (1), la configuration de moteur mise à l'essai est déterminée selon les ventes au Canada si aucun des moteurs de la famille de moteurs ou de la sous-famille de moteurs, selon le cas, n'est vendu aux États-Unis pour l'année de modèle en cause.

DORS/2018-98, art. 35; DORS/2022-204, art. 9.

Calcul par parc et sous-parc

33 (1) Au lieu de se conformer à l'article 30 ou aux paragraphes 31(2) ou (5), selon le cas, l'entreprise peut choisir de regrouper l'ensemble de ses moteurs de véhicules lourds d'une année de modèle donnée dans des parcs conformément à l'article 18 et participer au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47.

Niveau de certification de la famille applicable au CO₂

(2) Pour l'application du paragraphe (1), chaque moteur de véhicule lourd dans le parc doit être conforme au niveau de certification de la famille applicable au CO₂ pour le parc.

DORS/2018-98, art. 36.

Remorques

Normes d'émissions de CO₂ — remorques fourgons totalement aérodynamiques

33.1 (1) Sous réserve du paragraphe (5), le taux d'émissions de CO₂ des remorques fourgons totalement aérodynamiques de l'année de modèle 2020 ou d'une année de modèle ultérieure d'un type visé à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe ne peut, au cours de leur durée de vie utile, dépasser la norme d'émissions de CO₂ prévue aux colonnes 2, 3, 4 ou 5 pour l'année de modèle en cause :

TABLE

Item	Column 1 Type	Column 2 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2020 Model Year	Column 3 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2021 to 2023 Model Years	Column 4 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2024 to 2026 Model Years	Column 5 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2027 and Subsequent Model Years
1	Short dry box van trailer	125.4	123.7	120.9	118.8
2	Long dry box van trailer	81.3	78.9	77.2	75.7
3	Short refrigerated box van trailer	129.1	127.5	124.7	122.7
4	Long refrigerated box van trailer	83.0	80.6	78.9	77.4

TABLEAU

Article	Colonne 1 Type	Colonne 2 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour l'année de modèle 2020	Colonne 3 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2021 à 2023	Colonne 4 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2024 à 2026	Colonne 5 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2027 et ultérieures
1	Remorque fourgon non frigorifique courte	125,4	123,7	120,9	118,8
2	Remorque fourgon non frigorifique longue	81,3	78,9	77,2	75,7
3	Remorque fourgon frigorifique courte	129,1	127,5	124,7	122,7
4	Remorque fourgon frigorifique longue	83,0	80,6	78,9	77,4

CO₂ emission standards — partial-aero box van trailers

(2) For the 2020 model year and subsequent model years, every partial-aero box van trailer of a type referred to in column 1 of the table to this subsection must, for the duration of its useful life, have a CO₂ emission rate that does not exceed the CO₂ emission standard set out in column 2 or 3 for the model year in question.

Normes d'émissions de CO₂ — remorques fourgons partiellement aérodynamiques

(2) Pour l'année de modèle 2020 et les années de modèle ultérieures, le taux d'émissions de CO₂ des remorques fourgons partiellement aérodynamiques d'un type visé à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe ne peut dépasser, au cours de leur durée de vie utile, la norme d'émissions de CO₂ prévue aux colonnes 2 ou 3 pour l'année de modèle en cause :

TABLE

Item	Type	Column 1	Column 2	Column 3
			CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2020 Model Year	CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2021 and Subsequent Model Years
1	Short dry box van trailer	125.4		123.7
2	Long dry box van trailer	81.3		80.6
3	Short refrigerated box van trailer	129.1		127.5
4	Long refrigerated box van trailer	83.0		82.3

Demonstrating compliance

(3) The CO₂ emission rate for each trailer must be determined in accordance with sections 501 and 515 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR, taking into account section 150(x) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart B, of the CFR.

Alternative method for measuring drag area

(4) Instead of the default method referred to in section 526 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR, a company may elect to measure a trailer's drag area (C_dA) in accordance with any other method referred to in that section, if the test results are adjusted to correlate with the test results that would be obtained if the default method were used, as specified in that section, and if

(a) in the case of a trailer that is covered by an EPA certificate, the election has been approved by the EPA for that trailer and the company provides the Minister with evidence of the EPA approval; and

(b) in the case of a trailer that is not covered by an EPA certificate, the company provides the Minister with evidence demonstrating that the alternative

TABLEAU

Article	Type	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
			Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour l'année de modèle 2020	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2021 et ultérieures
1	Remorque fourgon non frigorifique courte	125,4		123,7
2	Remorque fourgon non frigorifique longue	81,3		80,6
3	Remorque fourgon frigorifique courte	129,1		127,5
4	Remorque fourgon frigorifique longue	83,0		82,3

Établissement de la conformité

(3) Le taux d'émissions de CO₂ de chaque remorque est établi conformément aux articles 501 et 515 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, compte tenu de l'article 150(x) de la sous-partie B, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

Méthode de recharge pour mesurer la surface de traînée

(4) Au lieu de mesurer la surface de traînée (C_dA) d'une remorque conformément à la méthode appelée *default method* visée à l'article 526 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, l'entreprise peut choisir de la mesurer conformément à toute autre méthode visée à cet article si les résultats des essais sont ajustés pour correspondre aux résultats des essais qui seraient obtenus en utilisant la méthode appelée *default method*, tel que spécifié dans cet article, et si :

a) dans le cas d'une remorque visée par un certificat de l'EPA, ce choix a été approuvé par l'EPA pour cette remorque et l'entreprise en fournit la preuve au ministre;

b) dans le cas d'une remorque non visée par un certificat de l'EPA, l'entreprise fournit au ministre une

method for measuring the trailer's drag area referred to in this subsection is more representative of that trailer's drag area.

Calculation using fleets and subfleets

(5) For the 2027 model year and subsequent model years, a company may elect to comply with subsection (1) by grouping all of its full-aero box van trailers of a given model year into fleets or subfleets, as the case may be, in accordance with section 18 and participating in the CO₂ emission credit system set out in sections 47.1 to 47.5.

Family emission limit

(6) For the purposes of subsection (5), every full-aero box van trailer included within a fleet or subfleet, as the case may be, that is of a type referred to in column 1 of the table to this subsection must, for the duration of its useful life, conform to a CO₂ family emission limit that does not exceed the CO₂ emission limit set out in column 2.

TABLE

Item	Column 1 Type	Column 2 CO ₂ Emission Limit (grams of CO ₂ per short ton-mile)
1	Short dry box van trailer	125.4
2	Long dry box van trailer	81.3
3	Short refrigerated box van trailer	129.1
4	Long refrigerated box van trailer	83.0

SOR/2018-98, s. 36.

CO₂ Emission Credit System — Vehicles and Engines

[SOR/2018-98, s. 37]

preuve établissant que la méthode de rechange pour mesurer la surface de traînée visée au présent paragraphe est plus représentative de la surface de traînée pour cette remorque.

Calcul par parc et sous-parc

(5) Pour l'année de modèle 2027 et les années de modèle ultérieures, l'entreprise peut choisir de se conformer au paragraphe (1) en regroupant l'ensemble de ses remorques fourgons totalement aérodynamiques d'une année de modèle donnée dans des parcs et des sous-parcs, selon le cas, conformément à l'article 18 et participer au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 47.1 à 47.5.

Limite d'émissions de la famille

(6) Pour l'application du paragraphe (5), chaque remorque fourgon totalement aérodynamique comprise dans un parc ou sous-parc, selon le cas, d'un type visé à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe doit être conforme à une limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ qui ne dépasse pas, au cours de sa durée de vie utile, la limite d'émissions de CO₂ prévue à la colonne 2 :

TABLEAU

Article	Colonne 1 Type	Colonne 2 Limite d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille)
1	Remorque fourgon non frigorifique courte	125,4
2	Remorque fourgon non frigorifique longue	81,3
3	Remorque fourgon frigorifique courte	129,1
4	Remorque fourgon frigorifique longue	83,0

DORS/2018-98, art. 36.

Système de points relatifs aux émissions de CO₂ — véhicules et moteurs

[DORS/2018-98, art. 37]

Calculation of Credits and Deficits

Credits

34 (1) For the purposes of subparagraph 162(1)(b)(i) of the Act and subject to subsections 26(7.1) and 27(8.1), a company obtains CO₂ emission credits if the CO₂ emissions for a fleet or subfleet, as the case may be, of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines of a given model year are lower than the CO₂ emission standard applicable

- (a) in the case of a fleet of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles, to that fleet for the model year in question; and
- (b) in any other case, to the vehicles or engines of that fleet or subfleet, as the case may be, for the model year in question.

Deficits

(2) A company incurs deficits if the CO₂ emissions for a fleet or subfleet, as the case may be, of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines of a given model year are higher than the CO₂ emission standard applicable

- (a) in the case of a fleet of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles, to that fleet for the model year in question; and
- (b) in any other case, to the vehicles or engines of that fleet or subfleet, as the case may be, for the model year in question.

End of model year report

(3) The company must report any credits obtained and any deficits incurred in its end of model year report in accordance with section 48.

SOR/2018-98, s. 38.

Calculation

35 (1) A company must calculate the credits or deficits for each of its fleets or subfleets, as the case may be, using the equation set out in one of the following paragraphs, whichever applies:

- (a) for Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles, excluding those that are vocational vehicles or incomplete vocational vehicles,

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

Calcul des points et de la valeur du déficit

Points

34 (1) Pour l'application du sous-alinéa 162(1)b(i) de la Loi et sous réserve des paragraphes 26(7.1) et 27(8.1), l'entreprise obtient des points relatifs aux émissions de CO₂ si les émissions de CO₂ pour un parc ou un sous-parc, selon le cas, de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds d'une année de modèle donnée sont inférieures à la norme d'émissions de CO₂ applicable :

- a) dans le cas d'un parc de véhicules lourds et de véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, au parc pour l'année de modèle en cause;
- b) dans tous les autres cas, aux véhicules ou aux moteurs du parc ou du sous-parc, selon le cas, pour l'année de modèle en cause.

Déficit

(2) L'entreprise subit un déficit si les émissions de CO₂ pour un parc ou un sous-parc, selon le cas, de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds d'une année de modèle donnée sont supérieures à la norme d'émissions de CO₂ applicable :

- a) dans le cas d'un parc de véhicules lourds et de véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, au parc pour l'année de modèle en cause;
- b) dans tous les autres cas, aux véhicules ou aux moteurs du parc ou du sous-parc, selon le cas, pour l'année de modèle en cause.

Rapport de fin d'année de modèle

(3) L'entreprise inclut tout point obtenu ou tout déficit subi dans son rapport de fin d'année de modèle conformément à l'article 48.

DORS/2018-98, art. 38.

Calcul

35 (1) L'entreprise calcule le nombre de points ou la valeur du déficit pour chacun de ses parcs ou sous-parcs selon la formule ci-après qui s'applique :

- a) dans le cas de véhicules lourds et de véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés ou des véhicules spécialisés incomplets :

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

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,

A is the fleet average CO₂ emission standard calculated in accordance with section 22, expressed in grams of CO₂ per mile,

B is the fleet average CO₂ emission value calculated in accordance with section 23, expressed in grams of CO₂ per mile,

C is the number of vehicles in the fleet, and

D is the useful life of the vehicles of the fleet, expressed in miles;

(b) for vocational vehicles and incomplete vocational vehicles and subject to subsection 38(2) and clause 41(1)(b)(ii)(A),

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

where

ECD is the number of credits, if the result is positive, or the number of deficits, if the result is negative, expressed in megagrams of CO₂,

A is the CO₂ emission standard under subsection 26(1), (1.1) or (1.2) that applies to the vehicles of the fleet or subfleet, as the case may be, expressed in grams of CO₂ per short ton-mile,

B is the CO₂ family emission limit for the fleet or subfleet, as the case may be, expressed in grams of CO₂ per short ton-mile,

C is the payload for the class of vehicles, which is

- (i)** 2.85 short tons for light heavy-duty vehicles,
- (ii)** 5.6 short tons for medium heavy-duty vehicles, and
- (iii)** 7.5 short tons for heavy heavy-duty vehicles,

D is the number of vehicles in the fleet or subfleet, as the case may be, and

E is the useful life of the vehicles of the fleet or subfleet, as the case may be, expressed in miles;

(c) for tractors and incomplete tractors and subject to subsection 38(2) and clause 41(1)(b)(ii)(B),

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

where

où :

PDE représente le nombre de points si le résultat est positif, ou la valeur du déficit si le résultat est négatif, exprimé en mégagrammes de CO₂,

A la norme moyenne des émissions de CO₂ pour le parc, calculée conformément à l'article 22 et exprimée en grammes de CO₂ par mille,

B la valeur moyenne des émissions de CO₂ pour le parc, calculée conformément à l'article 23 et exprimée en grammes de CO₂ par mille,

C le nombre de véhicules dans le parc,

D la durée de vie utile des véhicules du parc, exprimée en milles;

b) dans le cas de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets et sous réserve du paragraphe 38(2) et de la division 41(1)(b)(ii)(A) :

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

où :

PDE représente le nombre de points si le résultat est positif, ou la valeur du déficit si le résultat est négatif, exprimé en mégagrammes de CO₂,

A la norme d'émissions de CO₂ prévue aux paragraphes 26(1), (1.1) ou (1.2) applicable aux véhicules du parc ou du sous-parc, selon le cas, exprimée en grammes de CO₂ par tonne courte-mille,

B la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ pour le parc ou le sous-parc, selon le cas, exprimée en grammes de CO₂ par tonne courte-mille,

C la charge utile selon la classe de véhicules, soit :

- (i)** 2,85 tonnes courtes pour les petits véhicules lourds,
- (ii)** 5,6 tonnes courtes pour les véhicules mi-lourds,
- (iii)** 7,5 tonnes courtes pour les gros véhicules lourds,

D le nombre de véhicules dans le parc ou le sous-parc, selon le cas,

E la durée de vie utile des véhicules du parc ou du sous-parc, selon le cas, exprimée en milles;

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,

A is the CO₂ emission standard under subsection 27(1), (1.1) or (1.2) that applies to the tractors and incomplete tractors of the fleet or subfleet, as the case may be, expressed in grams of CO₂ per short ton-mile,

B is the CO₂ family emission limit for the fleet or subfleet, as the case may be, expressed in grams of CO₂ per short ton-mile,

C is the payload for the tractors and incomplete tractors, which is

(i) 12.5 short tons for Class 7 tractors and incomplete tractors,

(ii) 19 short tons for Class 8 tractors and incomplete tractors of the 2020 model year or an earlier model year and for Class 8 tractors and incomplete tractors of the 2021 model year or a subsequent model year that have a GCWR of less than 54 431 kg (120,000 pounds), and

(iii) 43 short tons for Class 8 tractors and incomplete tractors of the 2021 model year or a subsequent model year that have a GCWR of 54 431 kg (120,000 pounds) or more,

D is the number of tractors and incomplete tractors in the fleet or subfleet, as the case may be, and

E is the useful life of the tractors or incomplete tractors of the fleet or subfleet, as the case may be, expressed in miles; and

(d) for heavy-duty engines and subject to subparagraph 41(1)(c)(iii),

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

where

ECD is the number of credits, if the result is positive, or the number of deficits, if the result is negative, expressed in megagrams of CO₂,

A is the CO₂ emission standard that applies to the fleet of heavy-duty engines under section 30 or subsection 31(2) or (5), as the case may be, expressed in grams per brake horsepower-hour,

B is the CO₂ family certification level for the fleet, subject to subsection (3), expressed in grams of CO₂ per brake horsepower-hour,

C is the transient cycle conversion factor calculated in accordance with the applicable variable “CF” in

c) dans le cas de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets et sous réserve du paragraphe 38(2) et de la division 41(1)b)(ii)(B) :

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

où :

PDE représente le nombre de points si le résultat est positif, ou la valeur du déficit si le résultat est négatif, exprimé en mégagrammes de CO₂,

A la norme d'émissions de CO₂ prévue aux paragraphes 27(1), (1.1) ou (1.2) applicable aux tracteurs routiers et tracteurs routiers incomplets du parc ou du sous-parc, selon le cas, exprimée en grammes de CO₂ par tonne courte-mille,

B la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ pour le parc ou le sous-parc, selon le cas, exprimée en grammes de CO₂ par tonne courte-mille,

C la charge utile, soit :

(i) 12,5 tonnes courtes pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 7,

(ii) 19 tonnes courtes pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 8 de l'année de modèle 2020 ou d'une année de modèle antérieure et pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 8 de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure dont le PNBC est inférieur à 54 431 kg (120 000 lb),

(iii) 43 tonnes courtes pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 8 de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure dont le PNBC est égal ou supérieur à 54 431 kg (120 000 lb),

D le nombre de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets dans le parc ou le sous-parc, selon le cas,

E la durée de vie utile des tracteurs routiers ou des tracteurs routiers incomplets du parc ou du sous-parc, selon le cas, exprimée en milles;

d) dans le cas d'un moteur de véhicule lourd et sous réserve du sous-alinéa 41(1)c)(iii) :

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

où :

section 705(b) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart H, of the CFR, except that a reference to “production volumes” in that section must be read as a reference to “number of engines of that engine family that a company imports or manufactures in Canada for the purpose of sale in Canada to the first retail purchaser”,

- D** is the number of engines in the fleet, and
- E** is the useful life of the engines of the fleet, expressed in miles.

(2) [Repealed, SOR/2018-98, s. 39]

Duty cycle

(3) In the case of medium heavy-duty engines and heavy heavy-duty engines that are designed to be used in both vocational vehicles or incomplete vocational vehicles and in tractors or incomplete tractors, a company must select the duty cycle set out in paragraph 32(1)(b) that corresponds to the vehicle in which the engine is installed for the purpose of calculating the value determined for B in the formula set out in paragraph (1)(d).

SOR/2018-98, ss. 39, 60.

Additional Credits

Obtaining additional credits

36 (1) A company may obtain additional credits for vehicles or engines as follows:

- (a)** for the 2020 model year and earlier model years, in accordance with sections 37 to 41;
- (b)** for the 2021 to 2027 model years, in accordance with sections 40.1 and 41; and
- (c)** for the 2028 model year and subsequent model years, in accordance with section 41.

PDE représente le nombre de points si le résultat est positif, ou la valeur du déficit si le résultat est négatif, exprimé en mégagrammes de CO₂,

- A** la norme d'émissions de CO₂ prévue à l'article 30 ou aux paragraphes 31(2) ou (5), selon le cas, applicable au parc de moteurs de véhicules lourds, exprimée en grammes par BHP-heure,
- B** le niveau de certification de la famille applicable au CO₂ pour le parc, sous réserve du paragraphe (3), exprimé en grammes de CO₂ par BHP-heure,
- C** le facteur de conversion du cycle transitoire, calculé conformément à l'élément « CF » applicable de l'article 705(b) de la sous-partie H, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, où « production volumes », à cet article, s'entend du « nombre de moteurs de cette famille de moteurs destinés à la vente au Canada au premier usager et qu'une entreprise importe ou fabrique au Canada »,
- D** le nombre de moteurs dans le parc,
- E** la durée de vie utile des moteurs du parc, exprimée en milles.

(2) [Abrogé, DORS/2018-98, art. 39]

Cycle de service

(3) Dans le cas des moteurs moyens de véhicules lourds et des gros moteurs de véhicules lourds conçus pour être utilisés à la fois dans les véhicules spécialisés ou les véhicules spécialisés incomplets et les tracteurs routiers ou les tracteurs routiers incomplets, l'entreprise choisit le cycle de service visé à l'alinéa 32(1)(b) correspondant au véhicule dans lequel le moteur est installé pour le calcul de l'élément B de la formule prévue à l'alinéa (1)(d).

DORS/2018-98, art. 39 et 60.

Points supplémentaires

Obtention de points supplémentaires

36 (1) L'entreprise peut obtenir des points supplémentaires à l'égard de ses moteurs ou de ses véhicules, selon le cas :

- a)** conformément aux articles 37 à 41, pour l'année de modèle 2020 et les années de modèle antérieures;
- b)** conformément aux articles 40.1 et 41, pour les années de modèle 2021 à 2027;
- c)** conformément à l'article 41, pour l'année de modèle 2028 et les années de modèle ultérieures.

Limitation

(2) Additional credits may only be obtained once for a vehicle or engine with regard to the same type of greenhouse gas emission reduction technology.

SOR/2018-98, s. 40.

Credit multiplier — Class 2B and Class 3 vehicles

37 A company that obtains credits under paragraph 35(1)(a) for Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles that are electric vehicles, fuel cell vehicles, hybrid vehicles or are equipped with an engine that includes a Rankine-cycle or other bottoming cycle exhaust energy recovery system, may multiply the number of credits obtained for those vehicles by 1.5.

Equivalent conventional vehicle and footprint

38 (1) For the purpose of the calculation in subsection (2),

(a) equivalent conventional vehicle means a vocational vehicle, incomplete vocational vehicle, tractor or incomplete tractor that is being compared with a vocational vehicle, incomplete vocational vehicle, tractor or incomplete tractor that is an electric vehicle, a fuel cell vehicle, a hybrid vehicle, or that is equipped with an engine that includes a Rankine-cycle or other bottoming cycle exhaust energy recovery system that has, as a minimum, the same footprint, class, coefficient of aerodynamic drag, tires and wheels, and has the same number of power take-off circuits and the equivalent take-off power as the vehicle in question; and

(b) footprint means the result of the product of the average width, measured in inches and rounded to the nearest tenth of an inch, of the lateral distance between the centrelines of the front and rear base tires at ground level, multiplied by the longitudinal distance between the front and rear wheel centrelines, measured in inches and rounded to the nearest tenth of an inch, divided by 144 and rounded to the nearest tenth of a square foot.

Calculation — tractors and vocational vehicles

(2) In the case of vocational vehicles, incomplete vocational vehicles, tractors or incomplete tractors that are electric vehicles, fuel cell vehicles, hybrid vehicles or that are equipped with an engine that includes a Rankine-cycle or other bottoming cycle exhaust energy recovery system, a company may obtain additional credits by replacing the value determined for (A – B) in the equation set out in paragraph 35(1)(b) or (c), as the case may be, with

Limite

(2) Elle ne peut obtenir de points supplémentaires plus d'une fois relativement à un véhicule ou à un moteur pour une même technologie de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

DORS/2018-98, art. 40.

Multiplicateur de points — véhicules des classes 2B et 3

37 L'entreprise qui obtient des points en application de l'alinéa 35(1)a) pour ses véhicules lourds et ses véhicules à cabine complète des classes 2B et 3 qui sont des véhicules électriques, des véhicules à pile à combustible, des véhicules hybrides ou des véhicules qui sont dotés d'un moteur qui comporte un système d'échappement à récupération d'énergie à cycle de Rankine ou à un autre cycle chaleur-force peut multiplier ces points par 1,5.

Véhicule ordinaire équivalent et empreinte

38 (1) Pour le calcul visé au paragraphe (2) :

a) un véhicule spécialisé, un véhicule spécialisé incomplet, un tracteur routier ou un tracteur routier incomplet est considéré comme un **véhicule ordinaire équivalent** à un véhicule électrique, à un véhicule à pile à combustible, à un véhicule hybride ou à un véhicule doté d'un moteur qui comporte un système d'échappement à récupération d'énergie à cycle de Rankine ou à un autre cycle chaleur-force auquel il est comparé s'il possède au moins les mêmes empreinte, classe, coefficient de traînée, pneus et jantes et s'il a le même nombre de circuits de prise de mouvement et une puissance de prise de mouvement équivalente au véhicule en cause;

b) empreinte s'entend du résultat, arrondi au dixième de pied carré près, du produit de la moyenne de la distance latérale entre les lignes de centre des pneus avant et celles des pneus arrière au sol, mesurée en pouces et arrondie au dixième de pouce près, et de la distance longitudinale entre les lignes de centre des roues avant et arrière, mesurée en pouces et arrondie au dixième de pouce près, divisé par 144.

Calcul — véhicules spécialisés et tracteurs routiers

(2) Dans le cas de véhicules spécialisés, de véhicules spécialisés incomplets, de tracteurs routiers ou de tracteurs routiers incomplets qui sont des véhicules électriques, des véhicules à pile à combustible, des véhicules hybrides ou des véhicules qui sont dotés d'un moteur qui comporte un système d'échappement à récupération d'énergie à cycle de Rankine ou à un autre cycle chaleur-force, l'entreprise peut obtenir des points supplémentaires en

the following benefit to emission credits, expressed in grams of CO₂ per short ton-mile and determined by the equation

$$(A - B) = \text{improvement factor} \times \text{modelling result B}$$

where

improvement factor is the value determined by the formula

$$\frac{\text{emission rate A} - \text{emission rate B}}{\text{emission rate A}}$$

where

emission rate A is the emission test result, expressed in grams of CO₂ per short ton-mile, obtained by an equivalent conventional vehicle when tested using the duty cycle test set out in section 510 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR, taking into account section 501 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR; and

emission rate B is the emission test result, expressed in grams of CO₂ per short ton-mile, obtained by the vehicle in question, which is

(a) for an electric vehicle, zero grams of CO₂ per short ton-mile, and

(b) for any other vehicle, subject to subsection (3), the result obtained by the vehicle when tested using the duty cycle test set out in section 510 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR, taking into account sections 501 and 540 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR; and

modelling result B is the CO₂ emission rate obtained for the vocational vehicle, incomplete vocational vehicle, tractor or incomplete tractor that is an electric vehicle, a fuel cell vehicle, a hybrid vehicle, or that is equipped with an engine that includes a Rankine-cycle or other bottoming cycle exhaust energy recovery system, when modelled in accordance with subsection 26(2) or subsection 27(2), as the case may be.

remplaçant la valeur de (A – B) de la formule prévue aux alinéas 35(1)b) ou c), selon le cas, par un gain de points relatifs aux émissions calculé selon la formule ci-après et exprimé en grammes de CO₂ par tonne courte-mille :

$$(A - B) = \text{facteur d'amélioration} \times \text{résultat de simulation B}$$

où :

facteur d'amélioration représente le facteur d'amélioration calculé selon la formule suivante :

$$\frac{\text{taux d'émissions A} - \text{taux d'émissions B}}{\text{taux d'émissions A}}$$

où :

taux d'émissions A représente le résultat des essais d'émissions obtenu par un véhicule ordinaire équivalent, lorsqu'il est mis à l'essai conformément au cycle d'essai prévu à l'article 510 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, compte tenu de l'article 501 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, exprimé en grammes de CO₂ par tonne courte-mille;

taux d'émissions B le résultat des essais d'émissions obtenu par le véhicule en cause et exprimé en grammes de CO₂ par tonne courte-mille, soit :

a) dans le cas d'un véhicule électrique, zéro gramme de CO₂ par tonne courte-mille,

b) dans les autres cas et sous réserve du paragraphe (3), le résultat obtenu par le véhicule lorsqu'il est mis à l'essai conformément au cycle d'essai prévu à l'article 510 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, compte tenu des articles 501 et 540 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR;

résultat de simulation B le taux d'émissions de CO₂ obtenu par simulation, conformément aux paragraphes 26(2) ou

27(2), selon le cas, du véhicule spécialisé, du véhicule spécialisé incomplet, du tracteur routier ou du tracteur routier incomplet qui est un véhicule électrique, un véhicule à pile à combustible, un véhicule hybride ou un véhicule doté d'un moteur qui comporte un système d'échappement à récupération d'énergie à cycle de Rankine ou à un autre cycle chaleur-force.

Emission rate B

(3) In the case of fuel cell vehicles, the company may use the alternative procedure referred to in section 615 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart G, of the CFR to calculate emission rate B in the equation set out in subsection (2).

Credit multiplier — tractors and vocational vehicles

(4) The additional credits calculated in subsection (2) may be multiplied by 1.5 if the company does not use the early action credit multiplier referred to in subsection 47(6) for the same vehicles.

SOR/2018-98, ss. 41, 61.

Definitions

39 (1) The following definitions apply in this section:

post-transmission hybrid system means a powertrain that includes features that recover and store energy from braking but that cannot function as a hybrid system without the transmission. (*système hybride post-transmission*)

pre-transmission hybrid system means an engine system that includes features that recover and store energy during engine motoring operation but not from the vehicle wheels. (*système hybride pré-transmission*)

Calculation — post-transmission and pre-transmission hybrid systems

(2) In the case of vocational vehicles, incomplete vocational vehicles, tractors and incomplete tractors that are equipped with post-transmission hybrid systems or

Taux d'émissions B

(3) Dans le cas d'un véhicule à pile à combustible, l'entreprise peut, pour le calcul du taux d'émissions B dans la formule prévue au paragraphe (2), utiliser la procédure de rechange visée à l'article 615 de la sous-partie G, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

Multiplicateur de points — véhicules spécialisés et tracteurs routiers

(4) Les points supplémentaires calculés conformément au paragraphe (2) peuvent être multipliés par 1,5 si l'entreprise n'utilise pas le multiplicateur des points d'action précoce visé au paragraphe 47(6) pour les mêmes véhicules.

DORS/2018-98, art. 41 et 61.

Définitions

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

système hybride post-transmission Groupe motopropulseur doté d'éléments permettant la récupération et le stockage d'énergie au moyen du freinage du véhicule, mais qui ne peut fonctionner comme système hybride sans la transmission. (*post-transmission hybrid system*)

système hybride pré-transmission Système de moteur doté d'éléments permettant la récupération et le stockage d'énergie pendant le fonctionnement du moteur, mais non à partir des roues du véhicule. (*pre-transmission hybrid system*)

Calcul — systèmes hybrides post-transmission et pré-transmission

(2) Dans le cas de véhicules spécialisés, de véhicules spécialisés incomplets, de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets dotés d'un système hybride

pre-transmission hybrid systems, a company may obtain additional credits, expressed in megagrams of CO₂, using the following formula:

$$\frac{A \times B \times C \times D}{1\,000\,000}$$

where

- A** is the benefit obtained from A to B testing, expressed in grams of CO₂ per short ton-mile, determined in accordance with,
- (a)** in the case of a post-transmission hybrid system, section 555 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR, taking into account section 525 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart F, of the CFR, and
 - (b)** in the case of a pre-transmission hybrid system, part 1065 of Title 40, chapter I, subchapter U, of the CFR, or section 555 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR, taking into account section 525 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart F, of the CFR;
- B** is the payload for the class of vocational vehicles, incomplete vocational vehicles, tractors or incomplete tractors, as the case may be, which is
- (a)** 2.85 short tons for vocational vehicles that are light heavy-duty vehicles and incomplete vocational vehicles that are to become light heavy-duty vehicles,
 - (b)** 5.6 short tons for vocational vehicles that are medium heavy-duty vehicles and incomplete vocational vehicles that are to become medium heavy-duty vehicles,
 - (c)** 7.5 short tons for vocational vehicles that are heavy heavy-duty vehicles and incomplete vocational vehicles that are to become heavy heavy-duty vehicles,
 - (d)** 12.5 short tons for Class 7 tractors and incomplete tractors, and
 - (e)** 19 short tons for Class 8 tractors and incomplete tractors;
- C** is the number of vehicles in the fleet or subfleet, as the case may be; and
- D** is the useful life of the vehicles of the fleet or subfleet, as the case may be, expressed in miles.

post-transmission ou d'un système hybride pré-transmission, l'entreprise peut obtenir des points supplémentaires, exprimés en mégagrammes de CO₂, en effectuant le calcul suivant :

$$\frac{A \times B \times C \times D}{1\,000\,000}$$

où :

- A** représente le gain obtenu à partir des essais A à B, exprimé en grammes de CO₂ par tonne courte-mille, établi :
- a)** dans le cas d'un système hybride post-transmission, conformément à l'article 555 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR et compte tenu de l'article 525 de la sous-partie F, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR,
 - b)** dans le cas d'un système hybride pré-transmission, conformément à la partie 1065, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR ou à l'article 555 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, et compte tenu de l'article 525 de la sous-partie F, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR;
- B** la charge utile selon la classe de véhicules spécialisés, de véhicules spécialisés incomplets, de tracteurs routiers ou de tracteurs routiers incomplets, selon le cas, soit :
- a)** 2,85 tonnes courtes pour les véhicules spécialisés qui sont de petits véhicules lourds et les véhicules spécialisés incomplets destinés à devenir de petits véhicules lourds,
 - b)** 5,6 tonnes courtes pour les véhicules spécialisés qui sont des véhicules mi-lourds et les véhicules spécialisés incomplets destinés à devenir des véhicules mi-lourds,
 - c)** 7,5 tonnes courtes pour les véhicules spécialisés qui sont de gros véhicules lourds et les véhicules spécialisés incomplets destinés à devenir de gros véhicules lourds,
 - d)** 12,5 tonnes courtes pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 7,
 - e)** 19 tonnes courtes pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 8;
- C** le nombre de véhicules dans le parc ou le sous-parc, selon le cas;
- D** la durée de vie utile des véhicules du parc ou du sous-parc, selon le cas, exprimée en milles.

Credit multiplier

(3) The additional credits calculated in subsection (2) may be multiplied by 1.5 if the company does not use the early action credit multiplier referred to in subsection 47(6) for the same vehicles.

SOR/2018-98, s. 42.

Calculation — Rankine-cycle engines

40 (1) In the case of heavy-duty engines that include a Rankine-cycle or other bottoming cycle exhaust energy recovery system, a company may obtain additional credits, expressed in megagrams of CO₂, using the following formula:

$$\frac{A \times B \times C \times D}{1\,000\,000}$$

where

A is the benefit obtained from A to B testing, expressed in grams of CO₂ per brake horsepower-hour, determined in accordance with section 615 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart G of the CFR, or using an alternative procedure if,

(a) in the case of an engine that is covered by an EPA certificate, the alternative procedure has been approved by the EPA for that technology and the company provides the Minister with evidence of the EPA approval, or

(b) in the case of an engine that is not covered by an EPA certificate, the company provides the Minister with evidence demonstrating that the alternative procedure provides a more representative benefit than A to B testing for that technology;

B is the transient cycle conversion factor calculated in accordance with the applicable variable “CF” in section 705(b) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart H, of the CFR, except that a reference to “production volumes” in that section must be read as a reference to “number of engines of that engine family that a company imports or manufactures in Canada for the purpose of sale in Canada to the first retail purchaser”;

C is the number of engines in the fleet; and

D is the useful life of the engines of the fleet, expressed in miles.

Credit multiplier

(2) The additional credits calculated in subsection (1) may be multiplied by 1.5 if the company does not use the early action credit multiplier referred to in subsection 47(6) for the same engines.

SOR/2018-98, s. 43.

Multiplicateur de points

(3) Les points supplémentaires calculés conformément au paragraphe (2) peuvent être multipliés par 1,5 si l'entreprise n'utilise pas le multiplicateur des points d'action précoce visé au paragraphe 47(6) pour les mêmes véhicules.

DORS/2018-98, art. 42.

Calcul — moteurs à cycle de Rankine

40 (1) Dans le cas de moteurs de véhicules lourds qui possèdent un système d'échappement à récupération d'énergie à cycle de Rankine ou à un autre cycle chaleur-force, l'entreprise peut obtenir des points supplémentaires, exprimés en mégagrammes de CO₂, en effectuant le calcul suivant :

$$\frac{A \times B \times C \times D}{1\,000\,000}$$

où :

A représente le gain obtenu à partir des essais A à B, exprimé en grammes de CO₂ par BHP-heure, établi conformément à l'article 615 de la sous-partie G, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR ou au moyen d'une procédure de rechange si :

a) dans le cas d'un moteur visé par un certificat de l'EPA, cette procédure de rechange a été approuvée par l'EPA pour cette technologie et l'entreprise en fournit la preuve au ministre,

b) dans le cas d'un moteur non visé par un certificat de l'EPA, l'entreprise fournit au ministre une preuve établissant que la procédure de rechange qu'elle propose est plus représentative qu'un essai A à B pour cette technologie;

B le facteur de conversion du cycle transitoire calculé conformément à l'élément « CF » applicable de l'article 705(b) de la sous-partie H, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, où « production volumes », à cet article, s'entend du « nombre de moteurs de cette famille de moteurs destinés à la vente au Canada au premier usager et qu'une entreprise importe ou fabrique au Canada »;

C le nombre de moteurs dans le parc;

D la durée de vie utile des moteurs du parc, exprimée en milles.

Multiplicateur de points

(2) Les points supplémentaires calculés conformément au paragraphe (1) peuvent être multipliés par 1,5 si l'entreprise n'utilise pas le multiplicateur des points d'action

Credit multipliers — 2021 to 2027 model years

40.1 A company that obtains credits under section 35 for its heavy-duty vehicles of the 2021 to 2027 model years that are plug-in hybrid vehicles, electric vehicles or fuel cell vehicles may multiply the number of credits obtained for those vehicles by the following number:

- (a) 4 in the case of plug-in hybrid vehicles;
- (b) 5 in the case of electric vehicles; and
- (c) 5.5 in the case of fuel cell vehicles.

SOR/2018-98, s. 44.

Innovative technologies

41 (1) A company may obtain additional credits, expressed in megagrams of CO₂, for its fleet or subfleet, as the case may be, of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines for the use of innovative technologies by

- (a) in the case of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles, excluding those that are vocational vehicles or incomplete vocational vehicles, using the following formula:

$$\frac{A \times B \times C}{1\,000\,000}$$

where

- A** is the five-cycle credit value determined in accordance with section 1869(c) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, and expressed in grams of CO₂ per mile,
- B** is the number of vehicles manufactured with the innovative technology in question in the fleet, and
- C** is the useful life of the vehicles of the fleet, expressed in miles;

(b) in the case of vocational vehicles and incomplete vocational vehicles, or tractors and incomplete tractors, either

- (i) by using the following formula:

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

where

- (A - B) is the difference between the in-use emission rate of the vehicle

précoce visé au paragraphe 47(6) pour les mêmes moteurs.

DORS/2018-98, art. 43.

Multiplicateurs de points — années de modèle 2021 à 2027

40.1 L'entreprise qui obtient des points au titre de l'article 35 pour ses véhicules lourds des années de modèle 2021 à 2027 qui sont des véhicules hybrides rechargeables, des véhicules électriques ou des véhicules à pile à combustible peut multiplier ces points par le nombre suivant :

- a) 4, s'il s'agit de véhicules hybrides rechargeables;
- b) 5, s'il s'agit de véhicules électriques;
- c) 5,5, s'il s'agit de véhicules à pile à combustible.

DORS/2018-98, art. 44.

Technologies innovatrices

41 (1) L'entreprise peut obtenir des points supplémentaires, exprimés en mégagrammes de CO₂, pour son parc ou sous-parc, selon le cas, de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds pour l'utilisation de technologies innovatrices, lesquels points sont calculés :

- a) dans le cas de véhicules lourds et de véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés ou des véhicules spécialisés incomplets, selon la formule suivante :

$$\frac{A \times B \times C}{1\,000\,000}$$

où :

- A** représente la valeur des points pour cinq cycles calculée conformément à l'article 1869(c) de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR et exprimée en grammes de CO₂ par mille,
- B** le nombre de véhicules dans le parc fabriqués avec la technologie innovatrice en cause,
- C** la durée de vie utile des véhicules du parc, exprimée en milles;

b) dans le cas de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets ou de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets :

- (i) soit selon la formule suivante :

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

où :

manufactured without the innovative technology and the in-use emission rate of the vehicle manufactured with the innovative technology and determined in accordance with section 610(c) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart G, of the CFR, expressed in grams of CO₂ per short ton-mile,

- C** is the number of vehicles manufactured with the innovative technology in question in the fleet or subfleet, as the case may be,
- D** is the payload for the class of vehicles, which is
- (A)** 2.85 short tons for vocational vehicles that are light heavy-duty vehicles and incomplete vocational vehicles that are to become light heavy-duty vehicles,
- (B)** 5.6 short tons for vocational vehicles that are medium heavy-duty vehicles and incomplete vocational vehicles that are to become medium heavy-duty vehicles,
- (C)** 7.5 short tons for vocational vehicles that are heavy heavy-duty vehicles and incomplete vocational vehicles that are to become heavy heavy-duty vehicles,
- (D)** 12.5 short tons for Class 7 tractors and incomplete tractors,
- (E)** 19 short tons for Class 8 tractors and incomplete tractors of the 2020 model year or an earlier model year and for Class 8 tractors and incomplete tractors of the 2021 model year or a subsequent model year that have a GCWR of less than 54 431 kg (120,000 pounds), and
- (F)** 43 short tons for Class 8 tractors and incomplete tractors of the 2021 model year or a subsequent model year that have a GCWR of 54 431 kg (120,000 pounds) or more, and
- E** is the useful life of the vehicles of the fleet or subfleet, as the case may be, expressed in miles, or
- (ii)** by substituting the result obtained in accordance with paragraph 35(1)(b) or (c), as the case may be, with the result obtained in accordance with one of the following formulas, whichever applies:

(A) for vocational vehicles and incomplete vocational vehicles:

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

where

- (A – B)** représente la différence entre le taux d'émissions du véhicule en service fabriqué sans la technologie innovatrice et le taux d'émissions du véhicule en service fabriqué avec la technologie innovatrice, calculée conformément à l'article 610(c) de la sous-partie G, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, exprimée en grammes de CO₂ par tonne courte-mille,
- C** le nombre de véhicules dans le parc ou le sous-parc, selon le cas, fabriqués avec la technologie innovatrice en cause,
- D** la charge utile selon la classe de véhicules, soit :
- (A)** 2,85 tonnes courtes pour les véhicules spécialisés qui sont de petits véhicules lourds et les véhicules spécialisés incomplets destinés à être de petits véhicules lourds,
- (B)** 5,6 tonnes courtes pour les véhicules spécialisés qui sont des véhicules mi-lourds et les véhicules spécialisés incomplets destinés à être des véhicules mi-lourds,
- (C)** 7,5 tonnes courtes pour les véhicules spécialisés qui sont de gros véhicules lourds et les véhicules spécialisés incomplets destinés à être de gros véhicules lourds,
- (D)** 12,5 tonnes courtes pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 7,
- (E)** 19 tonnes courtes pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 8 de l'année de modèle 2020 ou d'une année de modèle antérieure et pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 8 de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure dont le PNBC est inférieur à 54 431 kg (120 000 lb),
- (F)** 43 tonnes courtes pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 8 de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure dont le PNBC est égal ou supérieur à 54 431 kg (120 000 lb),
- E** la durée de vie utile des véhicules du parc ou du sous-parc, selon le cas, exprimée en milles,
- (ii)** soit en remplaçant le résultat obtenu aux termes des alinéas 35(1)(b) ou c), selon le cas, par le résultat obtenu au moyen de l'une des formules suivantes :

- A** is the CO₂ emission standard under subsection 26(1) or (1.1) that applies to the vocational vehicles and incomplete vocational vehicles of the fleet or subfleet, as the case may be, expressed in grams of CO₂ per short ton-mile,
- B** is the CO₂ family emission limit for the fleet or subfleet, as the case may be, expressed in grams of CO₂ per short ton-mile,
- C** is the improvement factor calculated in accordance with sections 610(b)(1) and (c) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart G, of the CFR, for the fleet or subfleet, as the case may be, of vocational vehicles and incomplete vocational vehicles or, in the case of vocational vehicles and incomplete vocational vehicles of the 2018 to 2020 model years, is the applicable improvement factor set out in section 150(y)(2) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart B, of the CFR, for the fleet or subfleet, as the case may be,
- D** is the payload for the class of vocational vehicles and incomplete vocational vehicles, which is
- (I)** 2.85 short tons for vocational vehicles that are light heavy-duty vehicles and incomplete vocational vehicles that are to become light heavy-duty vehicles,
 - (II)** 5.6 short tons for vocational vehicles that are medium heavy-duty vehicles and incomplete vocational vehicles that are to become medium heavy-duty vehicles, and
 - (III)** 7.5 short tons for vocational vehicles that are heavy heavy-duty vehicles and incomplete vocational vehicles that are to become heavy heavy-duty vehicles,
- E** is the number of vocational vehicles and incomplete vocational vehicles manufactured with the innovative technology in question in the fleet or subfleet, as the case may be, and
- F** is the useful life of the vehicles of the fleet or subfleet, as the case may be, expressed in miles, or

(B) for tractors and incomplete tractors:

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

where

(A) dans le cas de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets :

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

où :

- A** représente la norme d'émissions de CO₂ prévue aux paragraphes 26(1) ou (1.1) applicable aux véhicules spécialisés et aux véhicules spécialisés incomplets du parc ou du sous-parc, selon le cas, exprimée en grammes de CO₂ par tonne courte-mille,
- B** la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ pour le parc ou le sous-parc, selon le cas, exprimée en grammes de CO₂ par tonne courte-mille,
- C** le facteur d'amélioration calculé conformément aux articles 610(b)(1) et (c) de la sous-partie G, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR pour le parc ou le sous-parc, selon le cas, de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets ou, dans le cas des véhicules spécialisés et des véhicules spécialisés incomplets des années de modèle 2018 à 2020, le facteur d'amélioration applicable prévu à l'article 150(y)(2) de la sous-partie B, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR pour le parc ou le sous-parc, selon le cas,
- D** la charge utile selon la classe de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets, soit :
- (I)** 2,85 tonnes courtes pour les véhicules spécialisés qui sont de petits véhicules lourds et les véhicules spécialisés incomplets destinés à être de petits véhicules lourds,
 - (II)** 5,6 tonnes courtes pour les véhicules spécialisés qui sont des véhicules mi-lourds et les véhicules spécialisés incomplets destinés à être des véhicules mi-lourds,
 - (III)** 7,5 tonnes courtes pour les véhicules spécialisés qui sont de gros véhicules lourds et les véhicules spécialisés incomplets destinés à être de gros véhicules lourds,
- E** le nombre de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets dans le parc ou le sous-parc, selon le cas, fabriqués avec la technologie innovatrice en cause,

- A** is the CO₂ emission standard under subsection 27(1), (1.1) or (1.2) that applies to the tractors and incomplete tractors of the fleet or subfleet, as the case may be, expressed in grams of CO₂ per short ton-mile,
- B** is the CO₂ family emission limit for the fleet or subfleet, as the case may be, expressed in grams of CO₂ per short ton-mile,
- C** is the improvement factor calculated in accordance with sections 610(b)(1) and (c) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart G, of the CFR, for the fleet or subfleet, as the case may be, of tractors and incomplete tractors or, in the case of tractors and incomplete tractors of the 2018 to 2020 model years, is the applicable improvement factor set out in section 150(y)(2)(i) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart B, of the CFR, for the fleet or subfleet, as the case may be,
- D** is the payload for the class of tractors, which is
- (I) 12.5 short tons for Class 7 tractors or incomplete tractors,
 - (II) 19 short tons for Class 8 tractors and incomplete tractors of the 2020 model year or an earlier model year and for Class 8 tractors and incomplete tractors of the 2021 model year or a subsequent model year that have a GCWR of less than 54 431 kg (120,000 pounds), and
 - (III) 43 short tons for Class 8 tractors and incomplete tractors of the 2021 model year or a subsequent model year that have a GCWR of 54 431 kg (120,000 pounds) or more,
- E** is the number of tractors and incomplete tractors manufactured with the innovative technology in question in the fleet or subfleet, as the case may be, and
- F** is the useful life of the tractors or incomplete tractors of the fleet or subfleet, as the case may be, expressed in miles; or

(c) in the case of heavy-duty engines,

(i) by using the following formula for engines tested on a chassis:

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

where

F la durée de vie utile des véhicules du parc ou du sous-parc, selon le cas, exprimée en milles,

(B) dans le cas de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets :

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

où :

- A** représente la norme d'émissions de CO₂ prévue aux paragraphes 27(1), (1.1) ou (1.2) applicable aux tracteurs routiers et aux tracteurs routiers incomplets du parc ou du sous-parc, selon le cas, exprimée en grammes de CO₂ par tonne courte-mille,
- B** la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ pour le parc ou le sous-parc, selon le cas, exprimée en grammes de CO₂ par tonne courte-mille,
- C** le facteur d'amélioration calculé conformément aux articles 610(b)(1) et (c) de la sous-partie G, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR pour le parc ou le sous-parc, selon le cas, de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets ou, dans le cas des tracteurs routiers et des tracteurs routiers incomplets des années de modèle 2018 à 2020, le facteur d'amélioration applicable prévu à l'article 150(y)(2)(i) de la sous-partie B, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR pour le parc ou le sous-parc, selon le cas,
- D** la charge utile selon la classe de véhicules, soit :
- (I) 12,5 tonnes courtes pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 7,
 - (II) 19 tonnes courtes pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 8 de l'année de modèle 2020 ou d'une année de modèle antérieure et pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 8 de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure dont le PNBC est inférieur à 54 431 kg (120 000 lb),
 - (III) 43 tonnes courtes pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 8 de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure

(A – B) is the difference between the in-use emission rate of the engine manufactured without the innovative technology and the in-use emission rate of the engine manufactured with the innovative technology, determined in accordance with chassis A to B testing or in-use A to B testing of pairs of vehicles equipped with the engines differing only with respect to the innovative technology in question, and expressed in grams of CO₂ per short ton-mile,

C is the number of vocational vehicles, incomplete vocational vehicles, tractors or incomplete tractors with engines manufactured with the innovative technology in the fleet,

D is the payload, if applicable, for the class of vehicles, which is

(A) 2.85 short tons for vocational vehicles that are light heavy-duty vehicles and incomplete vocational vehicles that are to become light heavy-duty vehicles,

(B) 5.6 short tons for vocational vehicles that are medium heavy-duty vehicles and incomplete vocational vehicles that are to become medium heavy-duty vehicles,

(C) 7.5 short tons for vocational vehicles that are heavy heavy-duty vehicles and incomplete vocational vehicles that are to become heavy heavy-duty vehicles,

(D) 12.5 short tons for Class 7 tractors and incomplete tractors,

(E) 19 short tons for Class 8 tractors and incomplete tractors of the 2020 model year or an earlier model year and for Class 8 tractors and incomplete tractors of the 2021 model year or a subsequent model year that have a GCWR of less than 54 431 kg (120,000 pounds), and

(F) 43 short tons for Class 8 tractors and incomplete tractors of the 2021 model year or a subsequent model year that have a GCWR of 54 431 kg (120,000 pounds) or more, and

E is the useful life of the vehicles of the fleet, expressed in miles,

(ii) by using the following formula for engines tested on an engine dynamometer:

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

where

dont le PNBC est égal ou supérieur à 54 431 kg (120 000 lb),

E le nombre de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets dans le parc ou le sous-parc, selon le cas, fabriqués avec la technologie innovatrice en cause,

F la durée de vie utile des tracteurs routiers ou des tracteurs routiers incomplets du parc ou du sous-parc, selon le cas, exprimée en milles;

c) dans le cas de moteurs de véhicules lourds, selon l'une des formules suivantes :

(i) pour les moteurs mis à l'essai sur un châssis :

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

où :

(A – B) représente la différence entre le taux d'émissions du moteur en service fabriqué sans la technologie innovatrice et le taux d'émissions du moteur en service fabriqué avec la technologie innovatrice, calculée conformément aux essais A à B de châssis ou aux essais A à B de paires de véhicules dotés de moteurs dont la seule différence est la technologie en cause, exprimée en grammes de CO₂ par tonne courte-mille,

C le nombre de véhicules spécialisés, de véhicules spécialisés incomplets, de tracteurs routiers ou de tracteurs routiers incomplets dans le parc, dotés de moteurs fabriqués avec la technologie innovatrice,

D le cas échéant, la charge utile selon la classe de véhicules, soit :

(A) 2,85 tonnes courtes pour les véhicules spécialisés qui sont de petits véhicules lourds et les véhicules spécialisés incomplets destinés à être de petits véhicules lourds,

(B) 5,6 tonnes courtes pour les véhicules spécialisés qui sont des véhicules mi-lourds et les véhicules spécialisés incomplets destinés à être des véhicules mi-lourds,

(C) 7,5 tonnes courtes pour les véhicules spécialisés qui sont de gros véhicules lourds et les véhicules spécialisés incomplets destinés à être de gros véhicules lourds,

(D) 12,5 tonnes courtes pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 7,

(A – B) is the difference between the in-use emission rate of the engine manufactured without the innovative technology and the in-use emission rate of the engine manufactured with the innovative technology, determined in accordance with engine dynamometer A to B testing of pairs of engines differing only with respect to the innovative technology in question and expressed in grams of CO₂ per brake horsepower-hour,

C is the transient cycle conversion factor calculated in accordance with the applicable variable “CF” in section 705(b) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart H, of the CFR, except that a reference to “production volumes” in that section must be read as a reference to “number of engines of that engine family that a company imports or manufactures in Canada for the purpose of sale in Canada to the first retail purchaser”,

D is the number of engines manufactured with the innovative technology in the fleet,

E is the useful life of the engines of the fleet, expressed in miles, or

(iii) by substituting the result obtained in accordance with paragraph 35(1)(d) with the result determined in accordance with the following formula:

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

where

A is the CO₂ emission standard that applies to the fleet of heavy-duty engines under section 30 or subsection 31(2), as the case may be, expressed in grams of CO₂ per brake horsepower-hour,

B is the CO₂ family certification level for the fleet, subject to subsection 35(3), expressed in grams of CO₂ per brake horsepower-hour,

C is the improvement factor calculated in accordance with section 610(b)(1) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart G, of the CFR, based on results of A to B testing, chassis A to B testing or in-use A to B testing of pairs of engines using an engine dynamometer or of pairs of vehicles equipped with the engines in question, as the case may be, differing only with respect to the innovative technology in question,

D is the transient cycle conversion factor calculated in accordance with the applicable variable

(E) 19 tonnes courtes pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 8 de l'année de modèle 2020 ou d'une année de modèle antérieure et pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 8 de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure dont le PNBC est inférieur à 54 431 kg (120 000 lb),

(F) 43 tonnes courtes pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 8 de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure dont le PNBC est égal ou supérieur à 54 431 kg (120 000 lb),

E la durée de vie utile des véhicules du parc, exprimée en milles,

(ii) pour les moteurs mis à l'essai sur un dynamomètre à moteur, selon la formule suivante :

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

où :

(A – B) représente la différence entre le taux d'émissions du moteur en service fabriqué sans la technologie innovatrice et le taux d'émissions du moteur en service fabriqué avec la technologie innovatrice, calculée conformément aux essais A à B de paires de moteurs dont la seule différence est la technologie innovatrice en cause, effectués sur un dynamomètre à moteur, exprimée en grammes de CO₂ par BHP-heure,

C le facteur de conversion du cycle transitoire calculé conformément à l'élément « CF » applicable de l'article 705(b) de la sous-partie H, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, où « production volumes », à cet article, s'entend du « nombre de moteurs de cette famille de moteurs destinés à la vente au Canada au premier usager et qu'une entreprise importe ou fabrique au Canada »,

D le nombre de moteurs dans le parc fabriqués avec la technologie innovatrice,

E la durée de vie utile des moteurs du parc, exprimée en milles,

(iii) en remplaçant le résultat obtenu aux termes de l'alinéa 35(1)d) par le résultat obtenu au moyen de la formule suivante :

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

“CF” in section 705(b) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart H, of the CFR, except that a reference to “production volumes” in that section must be read as a reference to “number of engines of that engine family that a company imports or manufactures in Canada for the purpose of sale in Canada to the first retail purchaser”,

- E** is the number of engines manufactured with the innovative technology in the fleet, and
- F** is the useful life of the engines of the fleet, expressed in miles.

Calculation — alternative procedure

(2) If the five-cycle credit value referred to in the description of A in the formula set out in paragraph (1)(a) cannot adequately measure the emission reduction attributable to an innovative technology, the company may calculate that five-cycle credit value using the alternative procedure set out in section 1869(d) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR, if

(a) in the case of a vehicle that is covered by an EPA certificate, the alternative procedure has been approved by the EPA for that technology and the company provides the Minister with evidence of the EPA approval; or

(b) in the case of a vehicle that is not covered by an EPA certificate, the company provides the Minister

où :

- A** représente la norme d'émissions de CO₂ prévue à l'article 30 ou au paragraphe 31(2), selon le cas, applicable aux moteurs de véhicules lourds du parc, exprimée en grammes de CO₂ par BHP-heure,
- B** sous réserve du paragraphe 35(3), le niveau de certification de la famille applicable au CO₂ pour le parc, exprimé en grammes de CO₂ par BHP-heure,
- C** le facteur d'amélioration calculé conformément à l'article 610(b)(1) de la sous-partie G, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, selon les résultats des essais A à B de châssis ou de paires de moteurs en service effectués sur un dynamomètre à moteur ou de paires de véhicules en service dotés de moteurs, selon le cas, dont la seule différence est la technologie innovatrice en cause,
- D** le facteur de conversion du cycle transitoire calculé conformément à l'élément « CF » applicable de l'article 705(b) de la sous-partie H, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, où « production volumes », à cet article, s'entend du « nombre de moteurs de cette famille de moteurs destinés à la vente au Canada au premier usager et qu'une entreprise importe ou fabrique au Canada »,
- E** le nombre de moteurs dans le parc fabriqués avec la technologie innovatrice,
- F** la durée de vie utile des moteurs du parc, exprimée en milles.

Calcul — procédure de rechange

(2) Dans le cas où la valeur des points pour cinq cycles visée à l'élément A de la formule prévue à l'alinéa (1)a ne permet pas de mesurer de façon adéquate la réduction des émissions attribuable à une technologie innovatrice, l'entreprise peut calculer la valeur des points pour cinq cycles en cause au moyen de la procédure de rechange visée à l'article 1869(d) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR si :

a) dans le cas d'un véhicule visé par un certificat de l'EPA, cette procédure de rechange a été approuvée par l'EPA pour cette technologie et l'entreprise en fournit la preuve au ministre;

b) dans le cas d'un véhicule non visé par un certificat de l'EPA, l'entreprise fournit au ministre une preuve établissant que la procédure de rechange qu'elle propose est plus représentative pour cette technologie.

DORS/2018-98, art. 45, 60 et 61.

with evidence demonstrating that the alternative procedure provides a more representative benefit for that technology.

SOR/2018-98, ss. 45, 60, 61.

Averaging Sets

Calculation

42 The credits or deficits for each averaging set of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines are calculated by adding the credits obtained and deficits incurred for all fleets and, if applicable, subfleets of that averaging set. The credits and deficits must be added together before rounding and the result must be rounded to the nearest megagram of CO₂.

SOR/2018-98, s. 46.

Date of credits or deficits

43 A company obtains credits or incurs deficits for an averaging set of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines on the day on which the company submits the end of model year report for that model year.

Use of credits — time limitations

44 (1) For the purposes of section 45, credits obtained by a company for an averaging set of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines of a given model year may be used only in respect of the same averaging set of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines of

- (a) a model year that is up to three model years before the model year for which the credits are obtained; or
- (b) a model year that is up to five model years after the model year for which the credits are obtained.

Election — subsection 26(1.2)

(2) Paragraph (1)(b) does not apply in the case of vocational vehicles in respect of which a company has made the election referred to in subsection 26(1.2).

Exception — heavy-duty vehicles

(3) Despite paragraph (1)(b), credits obtained by a company for an averaging set of vocational vehicles that are light heavy-duty vehicles or medium heavy-duty vehicles of the 2018 to 2021 model years may be used only in respect of the same averaging set of heavy-duty vehicles of any subsequent model year, ending with the 2027 model year.

Groupes de calcul de points

Calcul

42 Le nombre de points ou la valeur des déficits de chaque groupe de calcul de points de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds est calculé par l'addition des points obtenus et des déficits subis pour tous les parcs et, le cas échéant, sous-parcs compris dans le groupe de calcul de points. Les points obtenus et les déficits subis sont additionnés avant d'être arrondis et leur somme est arrondie au mégagramme de CO₂ près.

DORS/2018-98, art. 46.

Date d'attribution

43 L'entreprise obtient des points ou subit un déficit à l'égard d'un groupe de calcul de points de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds à la date de présentation de son rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle en cause.

Utilisation des points — délais

44 (1) Pour l'application de l'article 45, les points obtenus par une entreprise pour un groupe de calcul de points de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds d'une année de modèle donnée peuvent être utilisés uniquement à l'égard d'un même groupe de calcul de points de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds des années de modèle suivantes :

- a) les trois années de modèle qui précèdent l'année à l'égard de laquelle les points ont été obtenus;
- b) les cinq années de modèle qui suivent l'année à l'égard de laquelle les points ont été obtenus.

Choix — paragraphe 26(1.2)

(2) L'alinéa (1)b) ne s'applique pas aux véhicules spécialisés à l'égard desquels l'entreprise a fait le choix visé au paragraphe 26(1.2).

Exception — véhicules lourds

(3) Malgré l'alinéa (1)b), les points obtenus par l'entreprise pour un groupe de calcul de points de véhicules spécialisés qui sont des petits véhicules lourds ou des véhicules mi-lourds des années de modèle de 2018 à 2021 peuvent être utilisés uniquement à l'égard d'un même groupe de calcul de points de véhicules lourds de toute année de modèle ultérieure jusqu'à l'année de modèle 2027.

Exception — heavy-duty engines

(4) Despite paragraph (1)(b), credits obtained by a company for an averaging set of medium heavy-duty engines or heavy heavy-duty engines of the 2018 to 2024 model years may be used only in respect of the same averaging set of heavy-duty engines of any subsequent model year, ending with the 2030 model year.

SOR/2018-98, s. 47.

Deficits

45 (1) Subject to subsections (4) and (6), a company must use the credits obtained for an averaging set of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines of a given model year to offset any outstanding deficits incurred for that averaging set.

Remaining credits

(2) Except in the case of an averaging set of vocational vehicles in respect of which a company has made the election referred to in subsection 26(1.2), a company may bank any remaining credits to offset a future deficit for that averaging set or it may transfer the remaining credits to another company.

Credit multiplier

(2.1) Credits obtained by a company for any of the averaging sets of the 2016 to 2020 model years referred to in paragraph (a) or (b) that are used to offset a deficit incurred for the same averaging set of the 2021 model year or a subsequent model year may be multiplied by

(a) 1.36, in the case of the averaging sets referred to in paragraph (b), (e) or (f) of the definition *averaging set* in subsection 1(1); and

(b) 1.25, in the case of the averaging set referred to in paragraph (a) of the definition *averaging set* in subsection 1(1).

Offsetting

(3) Subject to subsection (4), a company may offset a deficit that it incurs for an averaging set of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines with an equivalent number of credits obtained in accordance with section 35 or transferred from another company for that averaging set.

Exception – moteurs de véhicules lourds

(4) Malgré l'alinéa (1)b), les points obtenus par l'entreprise pour un groupe de calcul de points de moteurs moyens de véhicules lourds ou de gros moteurs de véhicules lourds des années de modèle de 2018 à 2024 peuvent être utilisés uniquement à l'égard d'un même groupe de calcul de points de moteurs de véhicules lourds de toute année de modèle ultérieure jusqu'à l'année de modèle 2030.

DORS/2018-98, art. 47.

Déficit

45 (1) Sous réserve des paragraphes (4) et (6), l'entreprise utilise les points qu'elle a obtenus pour un groupe de calcul de points de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds d'une année de modèle donnée pour compenser tout déficit existant subi à l'égard d'un même groupe de calcul de points.

Excédent de points

(2) Sauf dans le cas d'un groupe de calcul de points de véhicules spécialisés à l'égard desquels l'entreprise a fait le choix visé au paragraphe 26(1.2), l'entreprise peut soit accumuler tout excédent de points pour compenser un déficit futur d'un même groupe de calcul de points, soit le transférer à une autre entreprise.

Multiplicateur de points

(2.1) Les points accumulés par une entreprise pour un groupe de calcul de points des années de modèle 2016 à 2020 visé aux alinéas a) ou b) qui sont utilisés pour compenser un déficit subi à l'égard du même groupe de calcul de points de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure peuvent être multipliés par le nombre suivant :

a) s'agissant des groupes de calcul de points visés aux alinéas b), e) et f) de la définition de *groupe de calcul de points* au paragraphe 1(1), 1,36;

b) s'agissant du groupe de calcul de points visé à l'alinéa a) de la définition de *groupe de calcul de points* au paragraphe 1(1), 1,25.

Compensation du déficit

(3) Sous réserve du paragraphe (4), l'entreprise peut compenser le déficit qu'elle subit à l'égard d'un groupe de calcul de points de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds par l'application d'un nombre égal de points qu'elle a obtenus en vertu de l'article 35 pour un même groupe de calcul de points ou qui lui sont transférés par une autre entreprise pour un même groupe de calcul de points.

Transfer of credits

(4) A company that obtains credits in accordance with sections 37 to 40 for an averaging set may transfer them to one of its other averaging sets to offset a deficit incurred in accordance with any of paragraphs 35(1)(a) to (d) if the following conditions are met:

(a) if the company obtained credits in accordance with section 37, they are used to offset any deficits for other vehicles in that averaging set before transferring any remaining credits to other averaging sets; and

(b) not more than 6 000 Mg of CO₂ emission credits per model year are transferred between any of the following groups of averaging sets:

(i) averaging sets of spark-ignition engines, light heavy-duty engines that are compression-ignition engines and light heavy-duty vehicles,

(ii) averaging sets of medium heavy-duty engines that are compression-ignition engines and medium heavy-duty vehicles, or

(iii) averaging sets of heavy heavy-duty engines that are compression-ignition engines and heavy heavy-duty vehicles.

Exception

(5) The credit transfer limit between the groups set out in paragraph (4)(b) does not apply when the credits are used between the averaging sets of the engines and vehicles referred to in each of the subparagraphs of that paragraph.

Offsetting deficits — time limit

(6) A company must offset a deficit incurred for an averaging set of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines of a given model year no later than the day on which the company submits the end of model year report in accordance with section 48 for vehicles or engines of the third model year after the model year for which the company incurred the deficit.

SOR/2018-98, s. 48.

Transfert de points

(4) Une entreprise qui obtient des points conformément aux articles 37 à 40 pour un groupe de calcul de points peut les transférer pour compenser un déficit subi aux termes de l'un des alinéas 35(1)a) à d) d'un de ses autres groupes de calcul de points si les conditions ci-après sont réunies :

a) si l'entreprise a obtenu les points conformément à l'article 37, ils sont utilisés pour compenser tout déficit pour les autres véhicules du même groupe de calcul de points avant de transférer tout excédent de points à un autre groupe de calcul de points;

b) au plus 6 000 Mg de points relatifs aux émissions de CO₂ par année de modèle sont transférés entre les regroupements ci-après de groupes de calcul de points :

(i) les groupes de calcul de points comprenant des moteurs à allumage commandé, des petits moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression et des petits véhicules lourds,

(ii) les groupes de calcul de points comprenant des moteurs moyens de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression et des véhicules mi-lourds,

(iii) les groupes de calcul de points comprenant des gros moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression et des gros véhicules lourds.

Exception

(5) La limite de transfert de points entre les regroupements visés à l'alinéa (4)b) ne s'applique pas lorsque les points sont utilisés entre les groupes de calcul de points comprenant les moteurs et les véhicules visés à chacun des sous-alinéas de cet alinéa.

Compensation du déficit — délai

(6) L'entreprise compense le déficit subi à l'égard d'un groupe de calcul de points de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds d'une année de modèle donnée au plus tard à la date à laquelle elle fournit son rapport de fin d'année de modèle conformément à l'article 48 pour les véhicules et les moteurs de la troisième année de modèle qui suit celle à l'égard de laquelle elle a subi le déficit.

DORS/2018-98, art. 48.

Acquisition or merger

46 (1) A company that acquires another company or that results from a merger of companies must offset any outstanding deficit of the purchased or merged companies.

Ceasing activities

(2) If a company ceases to manufacture, import or sell heavy-duty vehicles or heavy-duty engines, it must offset all outstanding deficits for its averaging sets before submitting its last end of model year report.

SOR/2018-98, s. 49(F).

Early Action Credits**Eligibility**

47 (1) A company may obtain early action credits for an averaging set of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines that are compression-ignition engines of the 2013 model year or for an averaging set of heavy-duty engines that are spark-ignition engines of the 2015 model year, if the number of credits calculated for that averaging set is greater than the number of deficits incurred for that model year and the company reports the credits

(a) in its 2014 end of model year report, in the case of heavy-duty vehicles and heavy-duty engines that are compression-ignition engines; or

(b) in its 2016 end of model year report, in the case of heavy-duty engines that are spark-ignition engines.

Electric vehicles

(2) A company may obtain early action credits by grouping its fleets of electric vehicles of the 2011 to 2013 model years into the applicable averaging sets and if the company reports the credits in its 2014 end of model year report.

What to include

(3) For the purpose of obtaining early action credits, a company must group

(a) into the applicable fleet, all its vocational vehicles, tractors, Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles equipped with a spark-ignition engine or Class 2B and

Fusion ou acquisition

46 (1) Il incombe à l'entreprise issue d'une fusion d'entreprises ou qui en acquiert une autre de compenser tout déficit existant des entreprises fusionnées ou acquises.

Cessation d'activités

(2) L'entreprise qui cesse de fabriquer, d'importer ou de vendre des véhicules lourds ou des moteurs de véhicules lourds compense tout déficit existant pour ses groupes de calcul de points avant de fournir son dernier rapport de fin d'année de modèle.

DORS/2018-98, art. 49(F).

Points d'action précoce**Admissibilité**

47 (1) L'entreprise peut obtenir des points d'action précoce à l'égard de ses groupes de calcul de points de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression de l'année de modèle 2013 ou à l'égard de ses groupes de calcul de points de moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage commandé de l'année de modèle 2015, si le nombre de points calculé à l'égard d'un de ces groupes est supérieur à la valeur du déficit subi à son égard pour cette année de modèle et si l'entreprise inclut ces points, selon le cas :

a) dans son rapport pour l'année de modèle 2014 dans le cas de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression;

b) dans son rapport pour l'année de modèle 2016 dans le cas de moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage commandé.

Véhicules électriques

(2) L'entreprise peut obtenir des points d'action précoce en regroupant ses parcs de véhicules électriques des années de modèle 2011 à 2013 dans des groupes de calcul de points applicables et si elle inclut ces points dans son rapport pour l'année de modèle 2014.

Groupe de calcul de points

(3) Afin d'obtenir des points d'action précoce, l'entreprise regroupe, selon le cas :

a) l'ensemble de ses véhicules spécialisées, de ses tracteurs routiers, de ses véhicules lourds des classes 2B et 3 dotés d'un moteur à allumage commandé ou de ses véhicules lourds des classes 2B et 3 dotés moteurs

Class 3 heavy-duty vehicles equipped with a compression-ignition engine, except in the case of electric vehicles; and

(b) into the applicable averaging set, all its heavy-duty engines.

Date

(4) A company obtains early action credits on the day on which its 2014 end of model year report is submitted in the case of heavy-duty vehicles and heavy-duty engines that are compression-ignition engines, and on the day on which its 2016 end of model year report is submitted in the case of heavy-duty engines that are spark-ignition engines.

Calculation

(5) Early action credits obtained or deficits incurred within each averaging set for the following fleets must be calculated in accordance with sections 35 to 41, as applicable, using the following standards:

(a) in the case of heavy-duty vehicles and heavy-duty engines that are compression-ignition engines of the 2013 model year, the emission standards applicable to the 2014 model year;

(b) in the case of electric vehicles of the 2011 to 2013 model years, the emission standards applicable to the 2014 model year; and

(c) in the case of heavy-duty engines that are spark-ignition engines of the 2015 model year, the emission standards applicable to the 2016 model year.

Credit multiplier

(6) Early action credits obtained for vocational vehicles, tractors or heavy-duty engines may be multiplied by 1.5 if the company does not use the additional credit multiplier referred to in subsection 38(4), 39(3) or 40(2) for the same vehicles or engines.

Time limit

(7) Early action credits may be used as follows:

(a) credits obtained for heavy-duty vehicles or heavy-duty engines that are compression-ignition engines of the 2013 model year may be used for the 2014 to 2018 model years;

à allumage par compression, dans le parc applicable, à l'exception des véhicules électriques;

b) l'ensemble de ses moteurs de véhicules lourds dans le groupe de calcul de points applicable.

Date

(4) L'entreprise obtient les points d'action précoce à la date à laquelle elle fournit son rapport pour l'année de modèle 2014 dans le cas de véhicules lourds et de moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression, et à la date à laquelle elle fournit son rapport pour l'année de modèle 2016, dans le cas de moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage commandé.

Calcul

(5) Les points d'action précoce obtenus, ou le déficit subi à l'égard des parcs ci-après dans chaque groupe de calcul de points, sont calculés conformément aux articles 35 à 41, selon le cas, et au moyen des normes applicables suivantes :

a) dans le cas de véhicules lourds et de moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression de l'année de modèle 2013, selon la norme applicable pour l'année de modèle 2014;

b) dans le cas de véhicules électriques des années de modèle 2011 à 2013, selon la norme applicable pour l'année de modèle 2014;

c) dans le cas de moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage commandé de l'année de modèle 2015, selon la norme applicable pour l'année de modèle 2016.

Multiplicateur de points

(6) Les points d'action précoce obtenus pour les véhicules spécialisés, les tracteurs routiers ou les moteurs de véhicules lourds peuvent être multipliés par 1,5 si l'entreprise n'utilise pas le multiplicateur pour les points supplémentaires prévu aux paragraphes 38(4), 39(3) ou 40(2) pour les mêmes véhicules ou les mêmes moteurs.

Durée de validité

(7) Les points d'action précoce peuvent être utilisés comme suit :

a) ceux obtenus pour des véhicules lourds et des moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression de l'année de modèle 2013, pour les années de modèle 2014 à 2018;

(b) credits obtained for electric vehicles of the 2011 to 2013 model years may be used for the 2014 to 2018 model years; and

(c) credits obtained for heavy-duty engines that are spark-ignition engines of the 2015 model year may be used for the 2016 to 2020 model years.

Use

(8) The rules set out in sections 45 and 46 with respect to credits also apply to early action credits.

SOR/2018-98, s. 50.

CO₂ Emission Credit System — Full-aero Box Van Trailers

Calculation of Credits and Deficits

Credits

47.1 (1) For the purposes of subparagraph 162(1)(b)(i) of the Act, a company obtains CO₂ emission credits if the CO₂ emissions for a fleet or subfleet, as the case may be, of full-aero box van trailers of a given model year are lower than the CO₂ emission standard applicable to the trailers of that fleet or subfleet, as the case may be, for that model year.

Deficits

(2) A company incurs deficits if the CO₂ emissions for a fleet or subfleet, as the case may be, of full-aero box van trailers of a given model year are higher than the CO₂ emission standard applicable to the trailers of that fleet or subfleet, as the case may be, for that model year.

End of model year report

(3) The company must report any credits obtained and any deficits incurred in its end of model year report in accordance with section 48.

SOR/2018-98, s. 51.

b) ceux obtenus pour des véhicules électriques des années de modèle 2011 à 2013, pour les années de modèle 2014 à 2018;

c) ceux sont obtenus pour des moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage commandé de l'année de modèle 2015, pour les années de modèle 2016 à 2020.

Utilisation

(8) Les règles prévues aux articles 45 et 46 relativement aux points s'appliquent également aux points d'action précoce.

DORS/2018-98, art. 50.

Système de points relatifs aux émissions de CO₂ — remorques fourgons totalement aérodynamiques

Calcul des points et de la valeur du déficit

Points

47.1 (1) Pour l'application du sous-alinéa 162(1)(b)(i) de la Loi, l'entreprise obtient des points relatifs aux émissions de CO₂ si les émissions de CO₂ pour un parc ou un sous-parc, selon le cas, de remorques fourgons totalement aérodynamiques d'une année de modèle donnée sont inférieures à la norme d'émissions de CO₂ applicable aux remorques du parc ou du sous-parc, selon le cas, pour cette année de modèle.

Déficit

(2) L'entreprise subit un déficit si les émissions de CO₂ pour un parc ou un sous-parc, selon le cas, de remorques fourgons totalement aérodynamiques d'une année de modèle donnée sont supérieures à la norme d'émissions de CO₂ applicable aux remorques du parc ou du sous-parc, selon le cas, pour cette année de modèle.

Rapport de fin d'année de modèle

(3) L'entreprise inclut tout point obtenu ou tout déficit subi dans son rapport de fin d'année de modèle conformément à l'article 48.

DORS/2018-98, art. 51.

Calculation

47.2 A company must calculate the credits or deficits for each of its fleets or subfleets, as the case may be, of full-aero box van trailers using the formula

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

where

- ECD** is the number of credits, if the result is positive, or the number of deficits, if the result is negative, expressed in megagrams of CO₂;
- A** is the CO₂ emission standard under subsection 33.1(1) that applies to the trailers of the fleet or subfleet, as the case may be, expressed in grams of CO₂ per short ton-mile;
- B** is the CO₂ family emission limit for the fleet or subfleet, as the case may be, expressed in grams of CO₂ per short ton-mile;
- C** is the payload for the type of trailer, which is
- (a) 10 short tons for short box van trailers, and
 - (b) 19 short tons for long box van trailers;
- D** is the number of trailers in the fleet or subfleet, as the case may be; and
- E** is 250,000 miles.

SOR/2018-98, s. 51.

Averaging Sets**Calculation**

47.3 (1) The credits or deficits for each averaging set of full-aero box van trailers are calculated by adding the credits obtained and deficits incurred for all fleets and, if applicable, subfleets of that averaging set. The credits and deficits must be added together before rounding and the result must be rounded to the nearest megagram of CO₂.

Date of credits or deficits

(2) A company obtains credits or incurs deficits for an averaging set of full-aero box van trailers on the day on which the company submits the end of model year report for that model year.

SOR/2018-98, s. 51.

Calcul

47.2 L'entreprise calcule le nombre de points ou la valeur du déficit pour chacun de ses parcs ou sous-parcs, selon le cas, de remorques fourgons totalement aérodynamiques selon la formule suivante :

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

où :

- PDE** représente le nombre de points si le résultat est positif, ou la valeur du déficit si le résultat est négatif, exprimé en mégagrammes de CO₂,
- A** la norme d'émissions de CO₂ prévue au paragraphe 33.1(1) applicable aux remorques du parc ou du sous-parc, selon le cas, exprimée en grammes de CO₂ par tonne courte-mille,
- B** la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ pour le parc ou le sous-parc, selon le cas, exprimée en grammes de CO₂ par tonne courte-mille,
- C** la charge utile selon le type de remorque, soit :
- (a) 10 tonnes courtes pour les remorques fourgons courtes,
 - (b) 19 tonnes courtes pour les remorques fourgons longues,
- D** le nombre de remorques dans le parc ou le sous-parc, selon le cas,
- E** 250 000 milles.

DORS/2018-98, art. 51.

Groupes de calcul de points**Calcul**

47.3 (1) Le nombre de points ou la valeur des déficits de chaque groupe de calcul de points de remorques fourgons totalement aérodynamiques est calculé par l'addition des points obtenus et des déficits subis pour tous les parcs et, le cas échéant, sous-parcs compris dans le groupe de calcul de points. Les points obtenus et les déficits subis sont additionnés avant d'être arrondis et leur somme est arrondie au mégagramme de CO₂ près.

Date d'attribution

(2) L'entreprise obtient des points ou subit un déficit à l'égard d'un groupe de calcul de points de remorques fourgons totalement aérodynamiques à la date de présentation de son rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle en cause.

DORS/2018-98, art. 51.

Offsetting

47.4 (1) A company must use the credits obtained for an averaging set of full-aero box van trailers of a given model year to offset any outstanding deficits incurred for that averaging set. Deficits are offset by an equivalent number of credits.

Use of credits — time limitations

(2) Credits obtained by a company for an averaging set of full-aero box van trailers of a given model year may be used only to offset an outstanding deficit in respect of the same averaging set of full-aero box van trailers of a model year that is up to three model years before the model year for which the credits are obtained. The company must offset the deficit not later than the day on which the company submits the end of model year report in accordance with section 48.

SOR/2018-98, s. 51.

Acquisition or merger

47.5 (1) A company that acquires another company or that results from a merger of companies must offset any outstanding deficit of the purchased or merged companies.

Ceasing activities

(2) If a company ceases to manufacture, import or sell full-aero box van trailers, it must offset all outstanding deficits for its averaging sets before submitting its last end of model year report.

SOR/2018-98, s. 51.

Reports

End of Model Year Report

Deadline

48 (1) A company must submit to the Minister an end of model year report, signed by a person who is authorized to act on behalf of the company, for all heavy-duty vehicles and heavy-duty engines of the 2014 model year or of a subsequent model year, and all trailers of the 2020 model year or a subsequent model year, that it imported or manufactured in Canada, not later than June 30 of the calendar year following the calendar year that corresponds to the model year in question.

Compensation d'un déficit

47.4 (1) L'entreprise utilise les points qu'elle a obtenus pour un groupe de calcul de points de remorques fourgons totalement aérodynamiques d'une année de modèle donnée pour compenser tout déficit existant subi à l'égard d'un même groupe de calcul de points. Tout déficit est compensé par un nombre égal de points.

Utilisation des points — délais

(2) Les points obtenus par une entreprise pour un groupe de calcul de points de remorques fourgons totalement aérodynamiques d'une année de modèle donnée peuvent être utilisés uniquement pour compenser tout déficit existant subi à l'égard d'un même groupe de calcul de points de remorques fourgons totalement aérodynamiques des trois années de modèle qui précèdent l'année à l'égard de laquelle les points ont été obtenus. L'entreprise compense le déficit au plus tard à la date à laquelle elle fournit son rapport de fin d'année de modèle conformément à l'article 48.

DORS/2018-98, art. 51.

Fusion ou acquisition

47.5 (1) Il incombe à l'entreprise issue d'une fusion d'entreprises ou qui en acquiert une autre de compenser tout déficit existant des entreprises fusionnées ou acquises.

Cessation d'activités

(2) L'entreprise qui cesse de fabriquer, d'importer ou de vendre des remorques fourgons totalement aérodynamiques compense tout déficit existant pour ses groupes de calcul de points avant de fournir son dernier rapport de fin d'année de modèle.

DORS/2018-98, art. 51.

Rapports

Rapports de fin d'année de modèle

Date limite

48 (1) Au plus tard le 30 juin de l'année civile qui suit l'année civile correspondant à l'année de modèle visée par le rapport, l'entreprise fournit au ministre, pour tous ses véhicules lourds et ses moteurs de véhicules lourds de l'année de modèle 2014 ou d'une année de modèle ultérieure et pour toutes ses remorques de l'année de modèle 2020 ou d'une année de modèle ultérieure qu'elle a importés ou fabriqués au Canada, un rapport de fin d'année de modèle signé par une personne autorisée à agir pour son compte.

Exclusion

(1.1) Subsection (1) does not apply to a company in respect of any of their heavy-duty vehicles or heavy-duty incomplete vehicles that they have altered in accordance with subsection 11(1).

Statement

(2) The end of model year report must indicate the model year for which the report is made and must include the following statements by the company for its vehicles, engines and trailers, as applicable:

(a) in the case of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles, excluding those that are vocational vehicles or incomplete vocational vehicles,

(i) in respect of the fleet average CO₂ emission standard, that all its vehicles are grouped into one or more fleets in accordance with section 18, and

(ii) in respect of the N₂O and CH₄ emission standards, that its vehicles

(A) conform to the applicable N₂O and CH₄ emission standards,

(B) are covered by an EPA certificate, bear the label referred to in subparagraph 53(d)(i) and conform either to the emission standards referred to in the EPA certificate or to a N₂O or CH₄ family emission limit, as the case may be, that is lower than the N₂O or CH₄ emission standard applicable to the model year of the vehicles under these Regulations, or

(C) are grouped into one or more fleets in accordance with section 18 for the purpose of offsetting a deficit in accordance with subsection 20(5);

(b) in the case of tractors and vocational vehicles, that its vehicles

(i) conform to the applicable CO₂ emission standard,

(ii) are covered by an EPA certificate, bear the label referred to in subparagraph 53(d)(i) and conform either to the emission standard referred to in the EPA certificate or to a CO₂ family emission limit that is lower than the CO₂ emission standard applicable to the model year of the vehicles under these Regulations,

Exclusion

(1.1) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard des véhicules lourds ou des véhicules lourds incomplets que l'entreprise a modifiés conformément au paragraphe 11(1).

Mention

(2) Le rapport de fin d'année de modèle de l'entreprise précise l'année de modèle visée et contient les mentions applicables ci-après pour les véhicules, les moteurs et les remorques de l'entreprise, selon le cas :

a) dans le cas de véhicules lourds et de véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés ou des véhicules spécialisés incomplets :

(i) pour la norme moyenne des émissions de CO₂ du parc, une mention portant que tous ses véhicules sont regroupés dans un ou plusieurs parcs conformément à l'article 18,

(ii) pour les normes d'émissions de N₂O et de CH₄, une mention portant que ses véhicules sont :

(A) soit conformes aux normes d'émissions de N₂O et de CH₄ qui leur sont applicables,

(B) soit visés par un certificat de l'EPA, munis de l'étiquette visée au sous-alinéa 53d)(i) et conformes ou bien à la norme relative à ces émissions mentionnée dans le certificat de l'EPA, ou bien à une limite d'émissions de la famille applicable à ces émissions, selon le cas, inférieure à la norme d'émissions de N₂O et de CH₄ du présent règlement applicable à l'année de modèle des véhicules,

(C) soit regroupés dans un ou plusieurs parcs conformément à l'article 18 pour compenser un déficit conformément au paragraphe 20(5);

b) dans le cas de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers, une mention portant que ses véhicules sont :

(i) soit conformes à la norme d'émissions de CO₂ qui leur est applicable,

(ii) soit visés par un certificat de l'EPA, munis de l'étiquette visée au sous-alinéa 53d)(i) et conformes ou bien à la norme relative à ces émissions mentionnée dans le certificat de l'EPA, ou bien à une limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ inférieure à la norme d'émissions de CO₂ du présent

- (iii)** are covered by an EPA certificate, bear the label referred to in subparagraph 53(d)(i), conform to a CO₂ family emission limit that exceeds the CO₂ emission standard applicable to the model year of the vehicles under these Regulations and are not grouped into one or more fleets in accordance with subsection 13(4),
- (iv)** are grouped into one or more fleets in accordance with section 18 for the purpose of participation in the CO₂ emission credit system,
- (v)** are exempted under subsection 17(1),
- (vi)** in the case of vocational tractors, conform to the emission standards applicable to vocational vehicles in accordance with section 28,
- (vii)** are equipped with an engine that meets the conditions set out in subsection 12.2(2) and conforms to the standards referred to in subsection 12.2(3), or
- (viii)** are equipped with an engine that conforms to the alternate standards referred to in subsection 12.2(4);
- (c)** in the case of heavy-duty engines,
- (i)** in respect of the CO₂ emission standard, that its engines
- (A)** conform to the applicable CO₂ emission standard,
- (B)** are covered by an EPA certificate, bear the label referred to in subparagraph 53(d)(ii) and conform either to the emission standard referred to in the EPA certificate or to a CO₂ family certification level that is lower than the CO₂ emission standard applicable to the model year of the engines under these Regulations,
- (C)** are covered by an EPA certificate, bear the label referred to in subparagraph 53(d)(ii), conform to a CO₂ family certification level that exceeds the CO₂ emission standard applicable to the model year of the engines under these Regulations and are not grouped into one or more fleets in accordance with subsection 13(8),
- (D)** are grouped into one or more fleets in accordance with section 18 for the purpose of participation in the CO₂ emission credit system, or
- règlement applicable à l'année de modèle des véhicules,
- (iii)** soit visés par un certificat de l'EPA, munis de l'étiquette visée au sous-alinéa 53d)(i), conformes à une limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ qui dépasse la norme d'émissions de CO₂ du présent règlement applicable à l'année de modèle des véhicules et non regroupés dans un ou plusieurs parcs conformément au paragraphe 13(4),
- (iv)** soit regroupés dans un ou plusieurs parcs conformément à l'article 18 aux fins de participation au système de points relatif aux émissions de CO₂,
- (v)** soit exemptés aux termes du paragraphe 17(1),
- (vi)** soit dans le cas de tracteurs routiers spécialisés, conformes à la norme applicable aux véhicules spécialisés aux termes de l'article 28,
- (vii)** soit dotés d'un moteur qui remplit les conditions prévues au paragraphe 12.2(2) et qui est conforme aux normes visées au paragraphe 12.2(3),
- (viii)** soit dotés d'un moteur qui est conforme aux normes de rechange visées au paragraphe 12.2(4);
- c)** dans le cas de moteurs de véhicules lourds :
- (i)** pour la norme d'émissions de CO₂, une mention portant que ses moteurs sont :
- (A)** soit conformes à la norme d'émissions de CO₂ qui leur est applicable,
- (B)** soit visés par un certificat de l'EPA, munis de l'étiquette visée au sous-alinéa 53d)(ii) et conformes ou bien à la norme relative à ces émissions mentionnée dans le certificat de l'EPA, ou bien à un niveau de certification de la famille applicable au CO₂ inférieur à la norme d'émissions de CO₂ du présent règlement applicable à l'année de modèle des moteurs,
- (C)** soit visés par un certificat de l'EPA, munis de l'étiquette visée au sous-alinéa 53d)(ii), conformes à un niveau de certification de la famille applicable au CO₂ qui dépasse la norme d'émissions de CO₂ du présent règlement applicable à l'année de modèle des moteurs et non regroupés dans un ou plusieurs parcs conformément au paragraphe 13(8),

(E) are exempted under subparagraph 17(1.1)(a)(ii) or paragraph 17(1.1)(b), and

(ii) in respect of the N₂O and CH₄ emission standards, that its engines

(A) conform to the applicable N₂O and CH₄ emission standards,

(B) are covered by an EPA certificate, bear the label referred to in subparagraph 53(d)(ii) and conform either to the emission standards referred to in the EPA certificate or to a N₂O or CH₄ family emission limit, as the case may be, that is lower than the N₂O or CH₄ emission standard applicable to the model year of the engines under these Regulations,

(B.1) are covered by an EPA certificate, bear the U.S. engine information label referred to in subparagraph 53(d)(ii), conform to a N₂O or CH₄ family emission limit, as the case may be, that exceeds the N₂O or CH₄ emission standard applicable to the model year of the engines under these Regulations and, in accordance with subsection 13(7.1), do not conform to subsections 29(4) to (7),

(C) are grouped into one or more fleets in accordance with section 18 for the purpose of offsetting a deficit in accordance with subsection 29(6), or

(D) are exempted under subparagraph 17(1.1)(a)(i) or paragraph 17(1.1)(b); and

(d) in the case of trailers, that

(i) its trailers conform to the applicable standards set out in subsection 16.1(1) or section 33.1, as the case may be,

(ii) its trailers are covered by an EPA certificate, bear the U.S. emission control information label referred to in subparagraph 53(d)(i) and conform either to the emission standard referred to in the EPA certificate or, in the case of full-aero box van trailers, to a CO₂ family emission limit that is lower than the CO₂ emission standard applicable to the model year of the trailers under these Regulations,

(iii) its full-aero box van trailers are grouped into one or more fleets in accordance with section 18 for the purpose of participation in the CO₂ emission credit system,

(D) soit regroupés dans un ou plusieurs parcs conformément à l'article 18 aux fins de participation au système de points relatif aux émissions de CO₂,

(E) soit exemptés aux termes du sous-alinéa 17(1.1)a)(ii) ou de l'alinéa 17(1.1)b),

(ii) pour les normes des émissions de N₂O et de CH₄, une mention portant que ses moteurs sont :

(A) soit conformes aux normes d'émissions de N₂O et CH₄ qui leur sont applicables,

(B) soit visés par un certificat de l'EPA, munis de l'étiquette visée au sous-alinéa 53d)(ii) et conformes ou bien aux normes relatives à ces émissions visées par le certificat de l'EPA, ou bien à une limite d'émissions de la famille applicable au N₂O ou au CH₄, selon le cas, inférieure à la norme d'émissions de N₂O et de CH₄ du présent règlement applicable à l'année de modèle des moteurs,

(B.1) soit visés par un certificat de l'EPA, munis de l'étiquette américaine d'information sur les moteurs visée au sous-alinéa 53d)(ii), conformes à une limite d'émissions de la famille applicable au N₂O ou au CH₄, selon le cas, qui dépasse la norme d'émissions de N₂O ou de CH₄ prévue par le présent règlement qui s'applique à l'année de modèle du moteur et, par application du paragraphe 13(7.1), non conformes aux paragraphes 29(4) à (7),

(C) soit regroupés dans un ou plusieurs parcs conformément à l'article 18 pour compenser un déficit conformément au paragraphe 29(6),

(D) soit exemptés aux termes du sous-alinéa 17(1.1)a)(i) ou de l'alinéa 17(1.1)b);

d) dans le cas de remorques, une mention portant :

(i) que ses remorques sont conformes aux normes applicables prévues au paragraphe 16.1(1) ou à l'article 33.1, selon le cas,

(ii) que ses remorques sont visées par un certificat de l'EPA, munies de l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions visée au sous-alinéa 53d)(i) et conformes à la norme relative à ces émissions mentionnée dans le certificat de l'EPA, ou bien, dans le cas des remorques fourgons totalement aérodynamiques, à une limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ inférieure à la

- (iv) its trailers are exempted under section 17.1, or
- (v) a certain number of its trailers are exempted under section 17.2.

Statement when conforming to standards

(3) If an end of model year report contains any of the statements referred to in clause (2)(a)(ii)(A), subparagraph (2)(b)(i), clauses (2)(c)(i)(A) and (ii)(A) and subparagraph (2)(d)(i) for a given model year, it must contain

- (a) the number of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines for each type referred to in paragraph 18(3)(a) or (b) or the number of trailers for each type referred to in subsection 16.1(1) or 33.1(1) or (2), as the case may be; and
- (b) the CO₂ emission standard and, if applicable, the N₂O and CH₄ emission standards to which the vehicles, engines or trailers, as the case may be, conform.

Statement when covered by EPA certificate

(4) If an end of model year report contains any of the statements referred to in clause (2)(a)(ii)(B), subparagraphs (2)(b)(ii) and (iii), clauses (2)(c)(i)(B) and (C) and (ii)(B) and (B.1) and subparagraph (2)(d)(ii) for a given model year, it must contain the following information for each type of heavy-duty vehicle, heavy-duty engine or trailer, as the case may be:

- (a) the number of vehicles or engines for each type referred to in paragraph 18(3)(a) or (b) or the number of trailers for each type referred to in subsection 16.1(1) or 33.1(1) or (2);
- (b) in the case of vehicles and trailers, the CO₂ family emission limit and, in the case of engines, the CO₂ family certification level;
- (c) the number of vehicles, trailers or engines for each CO₂ family emission limit or CO₂ family certification level, as the case may be;

norme d'émissions de CO₂ prévue par le présent règlement qui s'applique à l'année de modèle de ces remorques,

(iii) que ses remorques fourgons totalement aérodynamiques sont regroupées dans un ou plusieurs parcs conformément à l'article 18 aux fins de participation au système de points relatif aux émissions de CO₂,

(iv) que ses remorques sont exemptées aux termes l'article 17.1,

(v) qu'un certain nombre de ses remorques sont exemptées aux termes l'article 17.2.

Mention — conformité aux normes

(3) Si le rapport de fin d'année de modèle contient l'une des mentions visées à la division (2)a(ii)(A), au sous-alinéa (2)b(i), aux divisions (2)c(i)(A) et (ii)(A) et au sous-alinéa (2)d(i) pour une année de modèle donnée, il précise :

- a) le nombre de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds pour chaque type visé aux alinéas 18(3)a) ou b) ou le nombre de remorques pour chaque type visé aux paragraphes 16.1(1) ou 33.1(1) ou (2), selon le cas;
- b) la norme d'émissions de CO₂ et, le cas échéant, les normes d'émissions de N₂O et de CH₄ auxquelles les véhicules, les moteurs ou les remorques, selon le cas, sont conformes.

Mention — certificat de l'EPA

(4) Si le rapport de fin d'année de modèle contient l'une des mentions visées à la division (2)a(ii)(B), aux sous-alinéas (2)b(ii) et (iii), aux divisions (2)c(i)(B) et (C) et (ii)(B) et (B.1) et au sous-alinéa (2)d(ii) pour une année de modèle donnée, il contient les renseignements ci-après pour chaque type de véhicule lourd, de moteur de véhicule lourd ou de remorque, selon le cas :

- a) le nombre de véhicules ou de moteurs pour chaque type visé aux alinéas 18(3)a) ou b) ou le nombre de remorques pour chaque type visé aux paragraphes 16.1(1) ou 33.1(1) ou (2);
- b) dans le cas de véhicules et de remorques, la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ et, dans le cas de moteurs, le niveau de certification de la famille applicable au CO₂;
- c) le nombre de véhicules, de remorques ou de moteurs pour chaque limite d'émissions de la famille

(d) if applicable, the N₂O or CH₄ family emission limit;

(e) if applicable, the number of vehicles or engines for each N₂O or CH₄ family emission limit; and

(f) if an end of model year report contains the statement referred to in clause (2)(c)(i)(C) or (ii)(B.1), the number of heavy-duty engines sold in the United States that are of the same engine family.

Statement for exempted tractors and vocational vehicles

(5) If an end of model year report contains the statement referred to in subparagraph (2)(b)(v) for a given model year, the report must contain the following information:

(a) the number of tractors and vocational vehicles that the company manufactured or imported in 2011 for sale in Canada; and

(b) [Repealed, SOR/2018-98, s. 52]

(c) the number of tractors and vocational vehicles that the company manufactured or imported for sale in Canada for that model year.

Statement — vehicle referred to in subsection 12.2(2)

(5.1) If an end of model year report contains the statement referred to in subparagraph (2)(b)(vii) for a given model year, the report must contain the following information:

(a) the number of vocational vehicles and tractors that the company manufactured or imported for sale in Canada for that model year; and

(b) the model year of the engine installed in each vehicle and, in each case, which of the conditions set out in paragraphs 12.2(2)(a) to (d) the engine meets.

Statement — vehicle referred to in subsection 12.2(4)

(5.2) If an end of model year report contains the statement referred to in subparagraph (2)(b)(viii) for a given model year, the report must contain the number of hybrid vehicles that the company elected to equip with an engine that conforms to the alternate standards referred to in subsection 12.2(4).

applicable au CO₂ ou niveau de certification de la famille applicable au CO₂, selon le cas;

d) le cas échéant, la limite d'émissions de la famille applicable au N₂O ou au CH₄;

e) le cas échéant, le nombre de véhicules ou de moteurs pour chaque limite d'émissions de la famille applicable au N₂O ou au CH₄;

f) si le rapport de fin d'année de modèle contient la mention visée aux divisions (2)(c)(i)(C) ou (ii)(B.1), le nombre de moteurs de véhicules lourds de la même famille de moteurs qui sont vendus aux États-Unis.

Mention pour les véhicules spécialisés et tracteurs routiers exemptés

(5) Si le rapport de fin d'année de modèle contient la mention visée au sous-alinéa (2)(b)(v) pour une année de modèle donnée, il contient les renseignements suivants :

a) le nombre de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers que l'entreprise a fabriqués ou importés en 2011 en vue de les vendre au Canada;

b) [Abrogé, DORS/2018-98, art. 52]

c) le nombre de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers que l'entreprise a fabriqués ou importés en vue de les vendre au Canada pour l'année de modèle en cause.

Mention pour les véhicules visés au paragraphe 12.2(2)

(5.1) Si le rapport de fin d'année contient la mention visée au sous-alinéa (2)(b)(vii) pour une année de modèle donnée, il contient les renseignements suivants :

a) le nombre de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers que l'entreprise a fabriqués ou importés en vue de les vendre au Canada pour l'année de modèle en cause;

b) l'année de modèle des moteurs installés dans chacun de ces véhicules et, à l'égard de chacun de ces véhicules, celle des conditions prévues aux alinéas 12.2(2)a) à d) que le moteur remplit.

Mention pour les véhicules visés au paragraphe 12.2(4)

(5.2) Si le rapport de fin d'année contient la mention visée au sous-alinéa (2)(b)(viii) pour une année de modèle donnée, il contient le nombre de véhicules hybrides que l'entreprise a choisi de doter d'un moteur qui est conforme aux normes de rechange visées au paragraphe 12.2(4).

Statement — exempted engines

(5.3) If an end of model year report contains the statement referred to in clause (2)(c)(i)(E) or (ii)(D) for a given model year, the report must contain the number of engines that are installed in the vocational vehicles and tractors referred to in subsection 17(1) that the company has elected to exempt under subsection 17(1.1).

Statement — exempted trailers

(5.4) If an end of model year report contains the statement referred to in subparagraph (2)(d)(iv) or (v) for a given model year, the report must contain the following information:

(a) in the case of the statement referred to in subparagraph (2)(d)(iv), the number of trailers that the company manufactured or imported for sale in Canada in 2020; and

(b) in the case of the statement referred to in subparagraph (2)(d)(v),

(i) for each type of trailer, the number of trailers that the company manufactured or imported for sale in Canada for the model year in question, and

(ii) the number of trailers that the company has elected to exempt under section 17.2 for that model year.

Alternative standards for engines — section 25

(6) If the company includes in a fleet, in accordance with section 25, spark-ignition engines that are not installed in vehicles or that are installed in heavy-duty incomplete vehicles that are not cab-complete vehicles, it must provide the number of those engines, along with the total number of engines in that vehicle fleet — whether they are installed in vehicles or not — that are of the same model year, design and hardware.

Contents

(7) If an end of model year report contains any statement referred to in subparagraph (2)(a)(i), clause (2)(a)(ii)(C), subparagraph (2)(b)(iv), clauses (2)(c)(i)(D) and (ii)(C) and subparagraph (2)(d)(iii) for a given model year, the report must contain the following information for each averaging set:

(a) if applicable, a statement that the company has elected to exclude from its fleets heavy-duty vehicles, heavy-duty engines or full-aero box van trailers in accordance with subsection 18(2);

Mention pour les moteurs exemptés

(5.3) Si le rapport de fin d'année de modèle contient les mentions visées aux divisions (2)c)(i)(E) ou (ii)(D) pour une année de modèle donnée, il précise le nombre de moteurs installés dans les véhicules spécialisés et les tracteurs routiers visés au paragraphe 17(1) à l'égard desquels l'entreprise a fait le choix visé au paragraphe 17(1.1).

Mention pour les remorques exemptées

(5.4) Si le rapport de fin d'année de modèle contient les mentions visées aux sous-alinéas (2)d)(iv) ou (v) pour une année de modèle donnée, il contient les renseignements suivants :

a) s'agissant de la mention visée au sous-alinéa (2)d)(iv), le nombre de remorques que l'entreprise a fabriquées ou importées en 2020 en vue de les vendre au Canada;

b) s'agissant de la mention visée au sous-alinéa (2)d)(v) :

(i) le nombre de remorques de chaque type que l'entreprise a fabriquées ou importées pour l'année de modèle en cause en vue de les vendre au Canada,

(ii) le nombre de remorques exemptées aux termes de l'article 17.2 pour l'année de modèle en cause.

Normes de rechange pour les moteurs — article 25

(6) Si l'entreprise regroupe dans un parc, conformément à l'article 25, des moteurs à allumage commandé non installés dans des véhicules ou installés dans des véhicules lourds incomplets qui ne sont pas des véhicules à cabine complète, elle en indique le nombre ainsi que le nombre total de moteurs compris dans le parc de véhicules — qu'ils soient installés ou non dans des véhicules — qui sont de la même année de modèle et dont la conception et les composants sont les mêmes.

Contenu

(7) Si le rapport de fin d'année de modèle contient l'une des mentions visées au sous-alinéa (2)a)(i), à la division (2)a)(ii)(C), au sous-alinéa (2)b)(iv), aux divisions (2)c)(i)(D) et (ii)(C) et au sous-alinéa (2)d)(iii) pour une année de modèle donnée, il contient les renseignements ci-après pour chacun des groupes de calcul de points :

a) s'il y a lieu, une déclaration portant que l'entreprise a choisi d'exclure de ses parcs des véhicules lourds, des moteurs de véhicules lourds ou des remorques fourgons totalement aérodynamiques en vertu du paragraphe 18(2);

(b) if applicable, a statement that the company has elected to comply with the alternative standards for vocational vehicles equipped with spark-ignition engines referred to in subsection 26(6);

(c) an identification of all fleets and subfleets referred to in section 18 within the averaging set;

(d) in relation to CO₂ emission standards and, if applicable, the N₂O and CH₄ emission standards:

(i) for Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles, excluding those that are vocational vehicles or incomplete vocational vehicles,

(A) the N₂O and CH₄ emission standards applicable to each fleet,

(B) the fleet average CO₂ emission standard, determined for A in the formula set out in paragraph 35(1)(a),

(C) the CO₂ emission target value for each vehicle subconfiguration of each fleet, determined for A in the formula set out in subsection 22(1),

(D) the work factor for each vehicle subconfiguration calculated in accordance with subsection 22(3), and

(E) the GVWR, curb weight, GCWR, type of transmission, gear ratio, axle ratio and type of engine for each vehicle configuration,

(ii) for vocational vehicles and incomplete vocational vehicles, the CO₂ emission standard that applies to the vehicles of each fleet or subfleet, as the case may be, determined for A in paragraph 35(1)(b),

(iii) for tractors and incomplete tractors, the CO₂ emission standard that applies to the vehicles of each fleet or subfleet, as the case may be, determined for A in paragraph 35(1)(c),

(iv) for heavy-duty engines, the CO₂ emission standard and N₂O and CH₄ emission standards that apply to the engines of each fleet, and

(v) for full-aero box van trailers, the CO₂ emission standard that applies to the trailers of each fleet or subfleet, as the case may be, determined for A in section 47.2;

(e) in relation to CO₂ emissions, and if applicable, to N₂O and CH₄ emissions,

b) s'il y a lieu, une déclaration portant que l'entreprise a choisi de se conformer aux normes de rechange pour les véhicules spécialisés dotés de moteurs à allumage commandé visées au paragraphe 26(6);

c) une mention de tous les parcs et sous-parcs visés à l'article 18 compris dans le groupe de calcul de points;

d) relativement aux normes d'émissions de CO₂ et, selon le cas, de N₂O et de CH₄ :

(i) pour les véhicules lourds et les véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés ou des véhicules spécialisés incomplets :

(A) les normes d'émissions de N₂O et de CH₄ applicables à chaque parc,

(B) la norme moyenne des émissions de CO₂ applicable au parc, représentée par l'élément A de la formule prévue à l'alinéa 35(1)a),

(C) la valeur cible d'émissions de CO₂ pour chaque sous-configuration de véhicule de chaque parc, représentée par l'élément A de la formule prévue au paragraphe 22(1),

(D) le facteur de travail pour chaque sous-configuration de véhicule calculé conformément au paragraphe 22(3),

(E) pour chaque configuration de véhicule, le PNBV, la masse en état de marche, le PNBC, le type de transmission, le rapport de démultiplication, le ratio des essieux et le type de moteur,

(ii) pour les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets, la norme d'émissions de CO₂ applicable aux véhicules de chaque parc ou sous-parc, selon le cas, représentée par l'élément A de la formule prévue à l'alinéa 35(1)b),

(iii) pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets, la norme d'émissions de CO₂ applicable aux véhicules de chaque parc ou sous-parc, selon le cas, représentée par l'élément A de la formule prévue à l'alinéa 35(1)c),

(iv) pour les moteurs de véhicules lourds, la norme d'émissions de CO₂ et les normes d'émissions de N₂O et de CH₄ applicables aux moteurs de chaque parc,

(i) for each fleet of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles — excluding those that are vocational vehicles or incomplete vocational vehicles — the following values:

(A) the fleet average CO₂ emission value, determined for B in the formula set out in paragraph 35(1)(a),

(B) the CO₂ emission value for each vehicle configuration, determined for A in the formula set out in subsection 23(1) and taking into account subsection 23(2), and

(C) if applicable, the N₂O or CH₄ family emission limit, determined for B in the formula set out in subsection 20(3),

(ii) for each fleet of vocational vehicles and incomplete vocational vehicles, the CO₂ family emission limit for each subfleet, determined for B in the formula set out in paragraph 35(1)(b),

(iii) for each fleet of tractors and incomplete tractors, the CO₂ family emission limit for each subfleet, determined for B in the formula set out in paragraph 35(1)(c),

(iv) for each fleet of heavy-duty engines,

(A) the CO₂ family certification level, determined for B in the formula set out in paragraph 35(1)(d), and

(B) if applicable, the N₂O and CH₄ family emission limits, determined for B in the formula set out in subsection 29(4), and

(v) for each fleet of full-aero box van trailers, the CO₂ family emission limit for each fleet or subfleet, as the case may be;

(f) the number of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines in each averaging set, fleet, subfleet, vehicle configuration, engine configuration and the number of vehicles in each vehicle subconfiguration;

(f.1) the number of full-aero box van trailers in each averaging set, fleet and subfleet;

(g) if applicable, the evidence of the variable F referred to in the formula set out in paragraph 24(3)(b);

(h) if applicable, the evidence of the EPA approval referred to in paragraph 27(6)(a);

(v) pour les remorques fourgons totalement aérodynamiques, la norme d'émissions de CO₂ applicable aux remorques de chaque parc ou sous-parc, selon le cas, représentée par l'élément A de la formule prévue à l'article 47.2;

e) relativement aux émissions de CO₂ et, selon le cas, de N₂O et de CH₄ :

(i) pour chaque parc de véhicules lourds et de véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés ou des véhicules spécialisés incomplets, les valeurs suivantes :

(A) la valeur moyenne des émissions de CO₂ pour le parc, représentée par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 35(1)a),

(B) la valeur des émissions de CO₂ pour chaque configuration de véhicule, représentée par l'élément A de la formule prévue au paragraphe 23(1), compte tenu du paragraphe 23(2),

(C) le cas échéant, la limite d'émissions de la famille applicable au N₂O ou au CH₄ représentée par l'élément B de la formule prévue au paragraphe 20(3),

(ii) pour chaque parc de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets, la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ pour chaque sous-parc, représentée par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 35(1)b),

(iii) pour chaque parc de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets, la limite d'émissions de la famille applicable de CO₂ pour chaque sous-parc, représentée par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 35(1)c),

(iv) pour chaque parc de moteurs de véhicules lourds :

(A) le niveau de certification de la famille applicable au CO₂, représenté par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 35(1)d),

(B) le cas échéant, les limites d'émissions de la famille applicable au N₂O et au CH₄, représentées par l'élément B de la formule prévue au paragraphe 29(4),

(v) pour chaque parc de remorques fourgons totalement aérodynamiques, la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ pour chaque parc ou sous-parc, selon le cas;

(i) if applicable, the evidence referred to in paragraph 27(6)(b);

(j) if applicable, evidence of the EPA approval referred to in paragraph (a) of the description of A in the formula set out in subsection 40(1);

(k) if applicable, the evidence referred to in paragraph (b) of the description of A in the formula set out in subsection 40(1);

(l) if applicable, the evidence of the EPA approval referred to in paragraph 41(2)(a);

(m) if applicable, the evidence referred to in paragraph 41(2)(b);

(n) if applicable, the number of CO₂ emission credits calculated in accordance with subsection 29(8) for an N₂O family emission limit that is less than 0.04 g/BHP-hr;

(o) in the case of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines, the number of credits and deficits, calculated in accordance with section 35 for each fleet and subfleet, and the value of each variable — along with its description — used in calculating them;

(o.1) in the case of full-aero box van trailers, the number of credits and deficits, calculated in accordance with section 47.2 for each fleet and subfleet, and the value of each variable — along with its description — used in calculating them;

(p) the number of additional credits, calculated in accordance with section 38 for each fleet, including the following values:

(i) the improvement factor,

(ii) the emission rate A,

(iii) the emission rate B,

(iv) the modelling result B, along with the value and description of each parameter used in determining that result, and

(v) the values determined for C, D and E;

(q) the number of additional credits, calculated in accordance with section 39 for each fleet and subfleet, and the value of each variable used in calculating them;

(r) the number of additional credits, calculated in accordance with section 40, for each fleet and subfleet,

f) le nombre de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds dans chaque groupe de calcul de points, parc, sous-parc, configuration de véhicule et configuration de moteur, ainsi que le nombre de véhicules dans chaque sous-configuration de véhicule;

f.1) le nombre de remorques fourgons totalement aérodynamiques dans chaque groupe de calcul de points, parc et sous-parc;

g) la preuve visée à l'élément F de la formule prévue à l'alinéa 24(3)b), le cas échéant;

h) la preuve de l'approbation de l'EPA visée à l'alinéa 27(6)a), le cas échéant;

i) la preuve visée à l'alinéa 27(6)b), le cas échéant;

j) la preuve de l'approbation de l'EPA visée à l'alinéa a) de l'élément A de la formule prévue au paragraphe 40(1), le cas échéant;

k) la preuve visée à l'alinéa b) de l'élément A de la formule prévue au paragraphe 40(1), le cas échéant;

l) la preuve de l'approbation de l'EPA visée à l'alinéa 41(2)a), le cas échéant;

m) la preuve visée à l'alinéa 41(2)b), le cas échéant;

n) s'il y a lieu, le nombre de points relatifs aux émissions de CO₂ calculé conformément au paragraphe 29(8) pour une limite d'émissions de la famille applicable au N₂O inférieure à 0,04 g/BHP-h;

o) dans le cas des véhicules lourds et des moteurs de véhicules lourds, le nombre de points et la valeur du déficit, calculés conformément à l'article 35 pour chaque parc et sous-parc, y compris la valeur de chaque élément — et sa description — utilisée pour ce calcul;

o.1) dans le cas des remorques fourgons totalement aérodynamiques, le nombre de points et la valeur du déficit, calculés conformément à l'article 47.2 pour chaque parc et sous-parc, y compris la valeur de chaque élément — et sa description — utilisée pour ce calcul;

p) le nombre de points supplémentaires, calculé conformément à l'article 38, pour chaque parc, y compris les valeurs suivantes :

(i) le facteur d'amélioration,

(ii) le taux d'émissions A,

and the value of each variable used in calculating them;

(s) the number of additional credits, calculated in accordance with section 41, for each fleet and subfleet, and the value of each variable used in calculating them;

(t) an identification of every instance in each fleet or subfleet, as the case may be, when the following credit multipliers were used:

(i) the 1.5 credit multiplier referred to in section 37 and subsections 38(4), 39(3) and 40(2), and

(ii) the credit multipliers referred to in section 40.1;

(u) if applicable, the number of CO₂ emission credits and early action credits that are used to offset a deficit incurred for the model year or an outstanding deficit and the averaging set and the model year for which the credits were obtained;

(v) if applicable, an accounting of the CO₂ emission credits, early action credits and deficits and, for each averaging set in respect of which the credit multiplier referred to in paragraph 45(2.1)(a) or (b) was used, a statement that the multiplier was used; and

(w) for the purposes of paragraphs 13(4)(a) and (b), in the company's end of model year reports for the 2015 and 2016 model years, the percentage of its vocational vehicles and incomplete vocational vehicles and the percentage of its tractors and incomplete tractors that are grouped into one or more fleets in accordance with section 18 for the purpose of participation in the CO₂ emission credit system.

(iii) le taux d'émissions B,

(iv) le résultat de simulation B, y compris la valeur et la description de chaque paramètre utilisé pour le déterminer,

(v) la valeur des éléments C, D et E;

q) le nombre de points supplémentaires calculé conformément à l'article 39 pour chaque parc et sous-parc, ainsi que la valeur de chaque élément utilisée pour ce calcul;

r) le nombre de points supplémentaires calculé conformément à l'article 40 pour chaque parc et sous-parc ainsi que la valeur de chaque élément utilisée pour ce calcul;

s) le nombre de points supplémentaires calculé conformément à l'article 41 pour chaque parc et sous-parc ainsi que la valeur de chaque élément utilisée pour ce calcul;

t) une indication de toutes les instances dans chaque parc ou sous-parc, selon le cas, où les multiplicateurs ci-après ont été utilisés :

(i) le multiplicateur de points de 1,5 visé à l'article 37 et aux paragraphes 38(4), 39(3) et 40(2),

(ii) ceux visés à l'article 40.1;

u) le cas échéant, le nombre de points relatifs aux émissions de CO₂ et de points d'action précoce utilisés pour compenser le déficit subi pour l'année de modèle en cause ou un déficit existant, ainsi que le groupe de calcul de points et l'année de modèle à l'égard duquel les points ont été obtenus;

v) le cas échéant, le bilan des points relatifs aux émissions de CO₂, des points d'action précoce et des valeurs des déficits ainsi qu'une mention de toutes les instances dans chaque groupe de calcul de points où le multiplicateur de points visé aux alinéas 45(2.1)a) ou b) a été utilisé;

w) pour l'application des alinéas 13(4)a) et b), l'entreprise indique dans ses rapports des années de modèle 2015 et 2016 le pourcentage de ses véhicules spécialisés et véhicules spécialisés incomplets et le pourcentage de ses tracteurs routiers et tracteurs routiers incomplets qui sont regroupés dans un ou plusieurs parcs conformément à l'article 18 pour participer au système de points relatif aux émissions de CO₂.

Statement — subparagraph (2)(b)(vi)

(8) If an end of model year report contains the statement referred to in subparagraph (2)(b)(vi) for a given model year, the company must provide in its end of model year report the number of Class 7 and Class 8 vocational tractors that conform to the emission standards applicable to vocational vehicles in accordance with section 28 and that it manufactures or imports for that model year and for the two previous model years.

Additional information — emission credit transfers

(9) The end of model year report must also contain the following information for each CO₂ emission credit transfer and early action credit transfer to or from the company since the submission of the previous end of model year report:

- (a)** the name, street address and, if different, the mailing address of the company that transferred the credits and the model year for which that company obtained those credits;
- (b)** the name, street address and, if different, the mailing address of the company that received the credits;
- (c)** the date of the transfer; and
- (d)** the number of credits transferred, expressed in megagrams of CO₂.

SOR/2015-186, s. 65; SOR/2018-98, ss. 52, 60.

Early Action Credits

Contents

49 (1) To obtain early action credits under section 47, a company must include in its 2014 or 2016 end of model year report, as the case may be, the following information for each averaging set of the 2011 to 2013 model years or of the 2015 model year, as the case may be:

- (a)** for each fleet of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles, excluding those that are vocational vehicles or incomplete vocational vehicles,
 - (i)** the number of credits or deficits calculated in accordance with paragraph 35(1)(a),
 - (ii)** the N₂O and CH₄ emission standards applicable to each fleet,

Mention — sous-alinéa (2)b(vi)

(8) Si le rapport de fin d'année de modèle contient la mention visée au sous-alinéa (2)b(vi) pour une année de modèle donnée, l'entreprise indique dans son rapport de fin d'année de modèle le nombre de tracteurs routiers spécialisés des classes 7 et 8 qui sont conformes aux normes applicables aux véhicules spécialisés aux termes de l'article 28 qu'elle construit ou importe au cours de l'année de modèle en cause et des deux années de modèles précédentes.

Autres renseignements — transferts de points

(9) Le rapport de fin d'année de modèle contient également, pour tout transfert par l'entreprise ou à celle-ci de points relatifs aux émissions de CO₂ ou de points d'action précoce effectué depuis la transmission du rapport de fin d'année de modèle précédent, les renseignements suivants :

- a)** le nom et l'adresse municipale de l'entreprise qui a transféré les points, ainsi que son adresse postale si elle est différente, et l'année de modèle à l'égard de laquelle les points ont été obtenus par celle-ci;
- b)** le nom et l'adresse municipale de l'entreprise à qui ont été transférés les points, ainsi que son adresse postale si elle est différente;
- c)** la date du transfert;
- d)** le nombre de points transférés, exprimé en mégagrammes de CO₂.

DORS/2015-186, art. 65; DORS/2018-98, art. 52 et 60.

Points d'action précoce

Contenu

49 (1) Pour obtenir des points d'action précoce en vertu de l'article 47, l'entreprise inclut, dans son rapport de fin d'année de modèle 2014 ou 2016, selon le cas, les renseignements ci-après pour chacun des groupes de calcul de points des années de modèle 2011 à 2013 ou de l'année de modèle 2015, selon le cas :

- a)** pour chaque parc de véhicules lourds et de véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés ou des véhicules spécialisés incomplets :
 - (i)** le nombre de points ou la valeur du déficit, calculé conformément à l'alinéa 35(1)a),
 - (ii)** les normes d'émissions de N₂O et de CH₄ applicables à chaque parc,

- (iii)** the fleet average CO₂ emission standard, determined for A in the formula set out in paragraph 35(1)(a),
- (iv)** the CO₂ emission target value for each vehicle subconfiguration of each fleet, determined for A in the formula set out in subsection 22(1),
- (v)** the work factor for each vehicle subconfiguration calculated in accordance with subsection 22(3),
- (vi)** the GVWR, curb weight, GCWR, type of transmission, gear ratio, axle ratio and type of engine for each vehicle configuration,
- (vii)** the fleet average CO₂ emission value, determined for B in the formula set out in paragraph 35(1)(a),
- (viii)** the CO₂ emission value for each vehicle configuration, determined for A in the formula set out in subsection 23(1) and taking into account subsection 23(2),
- (ix)** if applicable, the N₂O or CH₄ family emission limit, determined for B in the formula set out in subsection 20(3),
- (x)** the number of vehicles of each vehicle configuration and subconfiguration,
- (xi)** the number of vehicles in each fleet, and
- (xii)** the number of vehicles in the averaging set;
- (b)** for each fleet of vocational vehicles and incomplete vocational vehicles,
- (i)** the number of credits or deficits for each fleet and subfleet, calculated in accordance with paragraph 35(1)(b),
- (ii)** the CO₂ emission standard that applies to the vehicles of each fleet or subfleet, as the case may be, determined for A in the formula set out in paragraph 35(1)(b),
- (iii)** the CO₂ family emission limit for each fleet or subfleet, as the case may be, determined for B in the formula set out in paragraph 35(1)(b), and
- (iv)** the number of those vehicles in each averaging set, fleet and subfleet;
- (c)** for each fleet of tractors and incomplete tractors,
- (iii)** la norme moyenne des émissions de CO₂ applicable au parc, représentée par l'élément A de la formule prévue à l'alinéa 35(1)a),
- (iv)** la valeur cible d'émissions de CO₂ pour chaque sous-configuration de véhicule de chaque parc, représentée par l'élément A de la formule prévue au paragraphe 22(1),
- (v)** le facteur de travail pour chaque sous-configuration de véhicule, calculé conformément au paragraphe 22(3),
- (vi)** pour chaque configuration de véhicule, le PNBV, la masse en état de marche, le PNBC, le type de transmission, le rapport de démultiplication, le ratio des essieux et le type de moteur,
- (vii)** la valeur moyenne des émissions de CO₂ pour le parc, représentée par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 35(1)a),
- (viii)** la valeur des émissions de CO₂ pour chaque configuration de véhicule, représentée par l'élément A de la formule prévue au paragraphe 23(1), compte tenu du paragraphe 23(2),
- (ix)** le cas échéant, la limite d'émission de la famille applicable au N₂O ou au CH₄, représentée par l'élément B de la formule prévue au paragraphe 20(3),
- (x)** le nombre de véhicules de chaque configuration de véhicule et sous-configuration de véhicule,
- (xi)** le nombre de véhicules dans chaque parc,
- (xii)** le nombre de véhicules dans le groupe de calcul de points;
- b)** pour chaque parc de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets :
- (i)** le nombre de points ou la valeur du déficit de chaque parc et sous-parc, calculé conformément à l'alinéa 35(1)b),
- (ii)** la norme d'émissions de CO₂ applicable aux véhicules de chaque parc ou sous-parc, selon le cas, représentée par l'élément A de la formule prévue à l'alinéa 35(1)b),
- (iii)** la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ pour chaque parc ou sous-parc, selon le cas, représentée par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 35(1)b),

- (i) the number of credits or deficits for each fleet and subfleet, calculated in accordance with paragraph 35(1)(c),
 - (ii) the CO₂ emission standard that applies to the vehicles of each fleet or subfleet, as the case may be, determined for A in the formula set out in paragraph 35(1)(c),
 - (iii) the CO₂ family emission limit for each fleet or subfleet, as the case may be, determined for B in the formula set out in paragraph 35(1)(c), and
 - (iv) the number of tractors and incomplete tractors in each averaging set, fleet and subfleet;
- (d)** for each fleet of heavy-duty engines,
- (i) the number of credits or deficits for each fleet, calculated in accordance with paragraph 35(1)(d),
 - (ii) the N₂O and CH₄ emission standards that apply to the engines of each fleet,
 - (iii) the CO₂ emission standard that applies to the engines of each fleet, determined for A in the formula set out in paragraph 35(1)(d),
 - (iv) the CO₂ deteriorated emission level value for each fleet, determined for B in the formula set out in paragraph 35(1)(d), and
 - (v) the number of engines in each averaging set, fleet and engine configuration; and
- (e)** an identification of every instance in each fleet or subfleet, as the case may be, when the 1.5 credit multiplier was used in accordance with subsection 47(6).

Additional credits

(2) To obtain additional early action credits under section 47, a company must include in its 2014 or 2016 end of model year report, as the case may be, the values referred to in paragraphs 48(7)(q) to (t).

SOR/2018-98, s. 60.

(iv) le nombre de ces véhicules dans chaque groupe de calcul de points, parc et sous-parc;

c) pour chaque parc de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets :

(i) le nombre de points ou la valeur du déficit de chaque parc et sous-parc calculé conformément à l'alinéa 35(1)c),

(ii) la norme d'émissions de CO₂ applicable aux véhicules de chaque parc ou sous-parc, selon le cas, représentée par l'élément A de la formule prévue à l'alinéa 35(1)c),

(iii) la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ pour chaque parc ou sous-parc, selon le cas, représentée par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 35(1)c),

(iv) le nombre de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets dans chaque groupe de calcul de points, parc et sous-parc;

d) pour chaque parc de moteurs de véhicules lourds :

(i) le nombre de points ou la valeur du déficit de chaque parc calculé conformément à l'alinéa 35(1)d),

(ii) les normes d'émissions de N₂O et de CH₄ applicables aux moteurs de chaque parc,

(iii) la norme d'émissions de CO₂ applicable aux moteurs de chaque parc, représentée par l'élément A de la formule prévue à l'alinéa 35(1)d),

(iv) la valeur du niveau d'émissions détérioré de CO₂ de chaque parc, représentée par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 35(1)d),

(v) le nombre de moteurs de chaque groupe de calcul, parc et configuration de moteur;

e) une indication de toutes les instances dans chaque parc ou sous-parc, selon le cas, où le multiplicateur de points de 1,5 a été utilisé conformément au paragraphe 47(6).

Points supplémentaires

(2) Pour obtenir des points d'action précoce supplémentaires en vertu de l'article 47, l'entreprise inclut dans son rapport de fin d'année de modèle 2014 ou 2016, selon le cas, les valeurs visées aux alinéas 48(7)(q) à (t).

DORS/2018-98, art. 60.

Format of Reports

Submission

50 Any report to be submitted under these Regulations must be submitted electronically in the format provided by the Minister, but the report must be submitted in writing if

- (a) no such format is provided; or
- (b) it is, owing to circumstances beyond the control of the person required to submit the report, impracticable to submit the report electronically in the format provided.

Documentation

Engine installation

51 (1) A company that manufactures or imports a heavy-duty engine must ensure that every engine that is installed in a vehicle in Canada is accompanied by documentation respecting the engine and emission controls or by the address of the place or the website where that documentation may be obtained.

Contents

(2) The documentation must contain the following information:

- (a) detailed installation procedures for the exhaust system, emission control system, aftertreatment devices and their components;
- (b) all necessary steps for installing any diagnostic system required under part 86 of Title 40, chapter I, subchapter C, of the CFR;
- (c) the limits on the types of use for the engine to ensure that the emission standards set out in these Regulations are complied with; and
- (d) for each engine configuration, the fuel map results and other information described in section 503 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart F, of the CFR.

Language

(3) The documentation must be provided in English, French or both official languages, as requested by the installer. However, in the case of a fuel map input file used for running the GEM computer simulation model, if the

Forme du rapport

Transmission

50 Tout rapport exigé aux termes du présent règlement est présenté sous forme électronique selon le modèle établi par le ministre. Il est toutefois présenté par écrit dans les cas suivants :

- a) aucun modèle n'a été établi par le ministre;
- b) il est pratiquement impossible, pour des raisons indépendantes de la volonté de la personne tenue de le présenter, de le faire sous forme électronique selon le modèle établi.

Documentation

Installation du moteur

51 (1) L'entreprise qui fabrique ou importe des moteurs de véhicules lourds veille à ce que soit fournie, avec chaque moteur installé dans un véhicule au Canada, de la documentation concernant le moteur et le contrôle des émissions, ou l'adresse de l'endroit ou du site Web où cette documentation peut être obtenue.

Contenu

(2) La documentation contient les renseignements suivants :

- a) les procédés d'installation détaillés du système d'échappement, du système antipollution, du système de traitement postcombustion et de leurs composants;
- b) toute mesure nécessaire pour installer un système diagnostique requis aux termes de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;
- c) les restrictions sur les types d'utilisation du moteur visant à assurer sa conformité aux normes d'émissions prévues dans le présent règlement;
- d) selon le cas, pour chaque configuration de moteur, les résultats de la cartographie du moteur et les autres renseignements prévus à l'article 503 de la sous-partie F, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

Langue

(3) La documentation est fournie en français, en anglais ou dans les deux langues officielles, selon la demande de l'installateur. Cependant, dans le cas des fichiers d'entrée de la cartographie du moteur utilisés pour le fonctionnement du modèle de simulation informatique GEM, si

installer requests that the fuel map input file be provided in French, it must be provided in both official languages.

SOR/2018-98, s. 53; SOR/2022-204, s. 10.

Tire maintenance

52 (1) In the case of vocational vehicles, tractors and trailers, a company must ensure that the documentation respecting tire maintenance and replacement is provided to the first retail purchaser of every vehicle or trailer.

Language

(2) The documentation must be provided in English, French or both official languages, as requested by the purchaser.

SOR/2018-98, s. 53.

Records

Evidence of Conformity

Vehicle, engine or trailer covered by EPA certificate

53 For a heavy-duty vehicle, heavy-duty engine or trailer that is covered by an EPA certificate and that is sold concurrently in Canada and the United States or has a national emissions mark applied to it, evidence of conformity in respect of a company for the purposes of paragraph 153(1)(b) of the Act consists of

(a) a copy of the EPA certificate covering the vehicle, the engine or the trailer and, if applicable, a copy of the evidence of the EPA approval concerning the vehicle, the engine or the trailer as referred to in paragraph 27(6)(a) or 33.1(4)(a), paragraph (a) of the description of A in subsection 40(1) or paragraph 41(2)(a), as the case may be;

(b) one or both of the following:

(i) a document demonstrating that the vehicles, the engines or the trailers covered by the EPA certificate are sold concurrently in Canada and the United States,

(ii) a document demonstrating that the vehicle, the engine or the trailer 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, engine or trailer and any application for an amendment to that EPA certificate and any

l'installateur demande à les recevoir en français, ceux-ci doivent être fournis dans les deux langues officielles.

DORS/2018-98, art. 53; DORS/2022-204, art. 10.

Entretien des pneus

52 (1) Dans le cas des véhicules spécialisés, des tracteurs routiers et des remorques, l'entreprise veille à ce que soit fournie, au premier usager de chaque véhicule ou remorque, de la documentation relative à l'entretien et au remplacement des pneus.

Langue

(2) La documentation est fournie en français, en anglais ou dans les deux langues officielles, selon la demande de l'utilisateur.

DORS/2018-98, art. 53.

Dossiers

Justification de la conformité

Véhicules, moteurs ou remorques visés par un certificat de l'EPA

53 Pour l'application de l'alinéa 153(1)b) de la Loi à l'égard d'une entreprise, dans le cas d'un véhicule lourd, d'un moteur de véhicule lourd ou d'une remorque 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, le moteur ou la remorque et, le cas échéant, une copie de la preuve des approbations de l'EPA pour le véhicule, le moteur ou la remorque visées aux alinéas 27(6)a) ou 33.1(4)a), à l'alinéa a) de l'élément A de la formule prévue au paragraphe 40(1) ou à l'alinéa 41(2)a), selon le cas;

b) un document établissant l'une ou l'autre des situations ci-après, ou les deux à la fois :

(i) les véhicules, les moteurs ou les remorques visés par ce certificat sont vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période,

(ii) le véhicule, le moteur ou la remorque 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, le moteur ou la remorque, et pour conserver ce même certificat;

records submitted to the EPA to maintain that EPA certificate; and

(d) a U.S. emission control information label or, in the case of a heavy-duty engine, a U.S. engine information label that is permanently affixed to the vehicle, the engine or the trailer in the form and location set out in

(i) section 35 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR, section 1807 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR and section 135 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart B, of the CFR, for the applicable model year of the heavy-duty vehicle or trailer, and

(ii) section 35 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR and section 135 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart B, of the CFR, for the applicable model year of the heavy-duty engine.

SOR/2015-186, s. 66; SOR/2018-98, s. 53.

Paragraph 153(1)(b) of Act

54 (1) For the purposes of paragraph 153(1)(b) of the Act, a company must obtain and produce evidence of conformity for a heavy-duty vehicle, heavy-duty engine or trailer — other than one referred to in section 53 — in a form and manner satisfactory to the Minister.

Submission of evidence of conformity

(2) Subject to section 55, a company must submit the evidence of conformity to the Minister before importing a heavy-duty vehicle, heavy-duty engine or trailer or applying a national emissions mark to it.

SOR/2018-98, s. 53.

Subsection 153(2) of Act

55 For greater certainty, a company that imports a heavy-duty vehicle, heavy-duty engine or trailer or applies a national emissions mark to it under subsection 153(2) of the Act must submit the evidence of conformity referred to in subsection 54(1) to the Minister before the vehicle, the engine or the trailer leaves the possession or control of the company and, in the case of a vehicle, before it is presented for registration under the laws of a province or of an Aboriginal government.

SOR/2018-98, s. 53.

d) l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions des véhicules ou des remorques ou, dans le cas d'un moteur de véhicule lourd, l'étiquette américaine d'information sur les moteurs, apposée en permanence sur le véhicule, la remorque ou le moteur en la forme et à l'endroit prévus, pour l'année de modèle en question :

(i) dans le cas d'un véhicule lourd ou d'une remorque, à l'article 35 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR, à l'article 1807 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR et à l'article 135 de la sous-partie B, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR,

(ii) dans le cas d'un moteur de véhicule lourd, à l'article 35 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR et à l'article 135, sous-partie B, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

DORS/2015-186, art. 66; DORS/2018-98, art. 53.

Alinéa 153(1)(b) de la Loi

54 (1) Pour l'application de l'alinéa 153(1)(b) de la Loi, dans le cas d'un véhicule lourd, d'un moteur de véhicule lourd ou d'une remorque qui n'est pas visé à l'article 53, l'entreprise obtient et produit la justification de la conformité selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes.

Présentation de la justification de la conformité

(2) Sous réserve de l'article 55, l'entreprise présente au ministre la justification de la conformité avant d'importer le véhicule lourd, le moteur de véhicule lourd ou la remorque, ou d'apposer la marque nationale sur ceux-ci.

DORS/2018-98, art. 53.

Paragraphe 153(2) de la Loi

55 Il est entendu que l'entreprise qui importe un véhicule lourd, un moteur de véhicule lourd ou une remorque, ou qui appose la marque nationale sur ceux-ci au titre du paragraphe 153(2) de la Loi, doit présenter au ministre la justification de la conformité prévue au paragraphe 54(1) avant de se départir du véhicule, du moteur ou de la remorque et, dans le cas d'un véhicule, avant la présentation du véhicule pour immatriculation sous le régime des lois d'une province ou d'un gouvernement autochtone.

DORS/2018-98, art. 53.

Fleet Average Emissions

Contents

56 (1) A company that participates in the CO₂ emission credit system must maintain records containing the following information for each of its fleets:

(a) for each fleet of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles, excluding those that are vocational vehicles or incomplete vocational vehicles,

(i) the model year,

(ii) the fleet average CO₂ emission standard,

(iii) the fleet average CO₂ emission value and, if applicable, the N₂O and CH₄ emission values,

(iv) the values and data used in calculating the fleet average CO₂ emission standard and the fleet average CO₂ emission value and, if applicable, in calculating the N₂O and CH₄ emission values,

(v) the values and data used in calculating the number of CO₂ emission credits and, if applicable, the number of early action credits,

(vi) the number of CO₂ emission credits used to offset a N₂O or CH₄ emission deficit, if applicable, and

(vii) the GVWR, curb weight, GCWR, type of transmission, gear ratio, axle ratio and type of engine for each vehicle configuration;

(b) for each fleet and, if applicable, subfleet of vocational vehicles and incomplete vocational vehicles,

(i) the model year,

(ii) the applicable CO₂ emission standard,

(iii) the CO₂ emission rate,

(iv) the values and data, including the GEM computer simulation model inputs and results, used in calculating the CO₂ emission rate, and

(v) the values and data used in calculating the number of CO₂ emission credits and, if applicable, the number of early action credits;

(c) for each fleet and, if applicable, subfleet of tractors and incomplete tractors,

Émissions moyennes du parc

Contenu

56 (1) L'entreprise qui participe au système de points relatif aux émissions de CO₂ tient, pour chacun de ses parcs, un dossier qui contient les renseignements suivants :

a) pour chaque parc de véhicules lourds et de véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés ou des véhicules spécialisés incomplets :

(i) l'année de modèle,

(ii) la norme moyenne des émissions de CO₂ pour le parc,

(iii) la valeur moyenne des émissions de CO₂ et, le cas échéant, les valeurs des émissions de N₂O et de CH₄ pour le parc,

(iv) les valeurs et données utilisées pour calculer la norme moyenne et la valeur moyenne des émissions de CO₂ pour le parc et, le cas échéant, celles utilisées pour calculer les valeurs des émissions de N₂O et de CH₄,

(v) les valeurs et données utilisées pour calculer le nombre de points relatifs aux émissions de CO₂ et, le cas échéant, le nombre de points d'action précoce,

(vi) le nombre de points relatifs aux émissions de CO₂ utilisés pour compenser la valeur du déficit relatif aux émissions de N₂O et de CH₄, le cas échéant,

(vii) pour chaque configuration de véhicule, le PNBV, la masse en état de marche, le PNBC, le type de transmission, le rapport de démultiplication, le ratio des essieux et le type de moteur;

b) pour chaque parc et sous-parc, le cas échéant, de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets :

(i) l'année de modèle,

(ii) la norme d'émissions de CO₂ applicable,

(iii) le taux d'émissions de CO₂,

- (i)** the model year,
 - (ii)** the applicable CO₂ emission standard,
 - (iii)** the CO₂ emission rate,
 - (iv)** the values and data, including the GEM computer simulation model inputs and results, used in calculating the CO₂ emission rate, and
 - (v)** the values and data used in calculating the number of CO₂ emission credits and, if applicable, the number of early action credits;
- (d)** for each fleet of heavy-duty engines,
- (i)** the model year,
 - (ii)** the applicable CO₂ emission standard,
 - (iii)** the CO₂ deteriorated emission level value, and
 - (iv)** the values and data used in calculating the number of CO₂ emission credits and, if applicable, the number of early action credits; and
- (e)** for each fleet and, if applicable, subfleet of full-aero box van trailers,
- (i)** the model year,
 - (ii)** the applicable CO₂ emission standard,
 - (iii)** the CO₂ emission rate,
 - (iv)** the values and data, including the inputs and result of the compliance equation set out in section 515(a) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR, used in calculating the CO₂ emission rate, and
 - (v)** the values and data used in calculating the number of CO₂ emission credits.
- (iv)** les valeurs et données, y compris les données d'entrée et les résultats du modèle de simulation informatique GEM, utilisées pour calculer le taux d'émissions de CO₂,
 - (v)** les valeurs et données utilisées pour calculer le nombre de points relatifs aux émissions de CO₂ et, le cas échéant, le nombre de points d'action précoce;
- c)** pour chaque parc et sous-parc, le cas échéant, de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets :
- (i)** l'année de modèle,
 - (ii)** la norme d'émissions de CO₂ applicable,
 - (iii)** le taux d'émissions de CO₂,
 - (iv)** les valeurs et données, y compris les données d'entrée et les résultats du modèle de simulation informatique GEM, utilisées pour calculer le taux d'émissions de CO₂,
 - (v)** les valeurs et données utilisées pour calculer le nombre de points relatifs aux émissions de CO₂ et, le cas échéant, le nombre de points d'action précoce;
- d)** pour chaque parc de moteurs de véhicules lourds :
- (i)** l'année de modèle,
 - (ii)** la norme d'émissions de CO₂ applicable,
 - (iii)** la valeur du niveau d'émissions détérioré de CO₂,
 - (iv)** les valeurs et données utilisées pour calculer le nombre de points relatifs aux émissions de CO₂ et, le cas échéant, le nombre de points d'action précoce;
- e)** pour chaque parc et sous-parc, le cas échéant, de remorques fourgons totalement aérodynamiques :
- (i)** l'année de modèle,
 - (ii)** la norme d'émissions de CO₂ applicable,
 - (iii)** le taux d'émissions de CO₂,
 - (iv)** les valeurs et données, y compris les données d'entrée et le résultat de l'équation de conformité prévue à l'article 515(a) de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du

CFR, utilisées pour calculer le taux d'émissions de CO₂,

(v) les valeurs et données utilisées pour calculer le nombre de points relatifs aux émissions de CO₂.

Contents — heavy-duty vehicles

(2) A company must maintain records containing the following information for each heavy-duty vehicle in the fleets referred to in paragraphs (1)(a) to (c):

- (a) the model year and vehicle configuration or sub-fleet of the vehicle, as the case may be;
- (b) the CO₂ emission standard that applies to the vehicles of each subfleet and the fleet average CO₂ emission standard;
- (c) for a vehicle that is covered by an EPA certificate, the vehicle family or the applicable test group;
- (d) the name and street address of the plant where the vehicle was assembled;
- (e) the vehicle identification number;
- (f) the CO₂ emission value that applies to the fleet of the vehicle or the CO₂ emission rate that applies to the subfleet of the vehicle, as the case may be, and the values and data used in calculating that value or rate; and
- (g) the name and the street or mailing address of the first retail purchaser of the vehicle in Canada.

Contents — engines

(3) A company must maintain records containing the following information for each heavy-duty engine in the fleets referred to in paragraph (1)(d):

- (a) the model year, the engine configuration and the fleet of the engine;
- (b) the date of manufacture;
- (c) the gross power;
- (d) the identification of the emission control system;
- (e) the CO₂ emission standard that applies to the engines of the fleet;
- (f) the engine family's identification code;
- (g) the name of the engine manufacturer;

Contenu — véhicules lourds

(2) Pour chaque véhicule lourd des parcs visés aux alinéas (1)a) à c), l'entreprise tient un dossier qui contient les renseignements suivants :

- a) l'année de modèle et, selon le cas, la configuration de véhicule ou le sous-parc du véhicule;
- b) la norme moyenne des émissions de CO₂ applicable au parc et la norme d'émissions de CO₂ applicable aux véhicules de chaque sous-parc, selon le cas;
- c) dans le cas d'un véhicule visé par un certificat de l'EPA, la famille du véhicule ou le groupe d'essai applicable;
- d) les nom et adresse municipale de l'usine où le véhicule a été assemblé;
- e) le numéro d'identification du véhicule;
- f) la valeur des émissions de CO₂ applicable au parc du véhicule ou le taux d'émissions de CO₂ applicable au sous-parc du véhicule, selon le cas, et les valeurs et données utilisées pour calculer cette valeur ou ce taux;
- g) le nom et l'adresse municipale ou postale du premier usager du véhicule au Canada.

Contenu — moteurs

(3) Pour chaque moteur de véhicule lourd des parcs visés à l'alinéa (1)d), l'entreprise tient un dossier qui contient les renseignements suivants :

- a) l'année de modèle, la configuration de moteur et le parc du moteur;
- b) la date de fabrication;
- c) la puissance brute;
- d) l'identification du système antipollution;
- e) la norme d'émissions de CO₂ applicable aux moteurs du parc;
- f) le code d'identification de la famille de moteurs;
- g) le nom de l'entreprise qui a fabriqué le moteur;

- (h)** the unique identification number of the engine;
- (i)** the deterioration factor and whether it constitutes a multiplicative deterioration factor or an additive deterioration factor, and the values and data used in calculating that factor; and
- (j)** the name and the street or mailing address of the first retail purchaser of the engine in Canada.

Contents – trailers

(4) A company must maintain records containing the following information for each of its full-aero box van trailers in the fleets referred to in paragraph (1)(e):

- (a)** the model year;
- (b)** the type of trailer;
- (c)** the CO₂ emission standard that applies to the type of trailer;
- (d)** for a trailer that is covered by an EPA certificate, the trailer family's identification code;
- (e)** the name and street address of the plant where the trailer was manufactured;
- (f)** the trailer's identification number;
- (g)** the CO₂ emission rate that applies to the trailer and the values and data used in calculating that rate; and
- (h)** the name and the street or mailing address of the first retail purchaser of the trailer in Canada.

SOR/2018-98, ss. 54, 60.

Engines Sold Concurrently

Evidence of number of engines sold

57 If subsection 13(7.1) or (8) applies in respect of a company's heavy-duty engines, the company must maintain records demonstrating the number of heavy-duty engines sold in the United States that are of the same engine family.

SOR/2018-98, s. 55.

- h)** le numéro d'identification unique du moteur;
- i)** le facteur de détérioration et, s'il s'agit d'un facteur de détérioration multiplicatif ou d'un facteur de détérioration additif, et les valeurs et données utilisées pour le calculer;
- j)** le nom et l'adresse municipale ou postale du premier usager du moteur au Canada.

Contenu – remorques

(4) Pour chaque remorque fourgon totalement aérodynamique des parcs visés à l'alinéa (1)e), l'entreprise tient un dossier qui contient les renseignements suivants :

- a)** l'année de modèle;
- b)** le type de remorque;
- c)** la norme d'émissions de CO₂ applicable au type de remorque;
- d)** dans le cas d'une remorque visée par un certificat de l'EPA, le code d'identification de la famille de remorques;
- e)** les nom et adresse municipale de l'usine où la remorque a été fabriquée;
- f)** le numéro d'identification de la remorque;
- g)** le taux des émissions de CO₂ applicable à la remorque et les valeurs et données utilisées pour calculer ce taux;
- h)** le nom et l'adresse municipale ou postale du premier usager de la remorque au Canada.

DORS/2018-98, art. 54 et 60.

Moteurs vendus au Canada et aux États-Unis

Preuve du nombre de moteurs vendus

57 Si les paragraphes 13(7.1) ou (8) s'appliquent à l'égard des moteurs de véhicules lourds d'une entreprise, celle-ci tient un dossier qui contient la documentation établissant le nombre de moteurs de véhicules lourds vendus aux États-Unis qui sont de la même famille de moteurs.

DORS/2018-98, art. 55.

Vocational Tractors

Vocational tractor

58 For the purposes of section 28, in the case of a tractor that conforms to the emission standards applicable to vocational vehicles instead of those applicable to tractors, the company must maintain records demonstrating that the tractor is a vocational tractor.

SOR/2018-98, s. 56.

Maintenance and Submission of Records

Maintenance of records

59 (1) For heavy-duty vehicles, heavy-duty engines and trailers, a company must maintain in writing or in a readily readable electronic or optical form for each model year

- (a) a copy of the reports referred to in sections 48 and 49 for a period of at least eight years after the end of the calendar year that corresponds to the model year;
- (b) the evidence of conformity and records referred to in sections 53 and 54 for a period of at least eight years after the day on which the main assembly of the vehicle or manufacture of the engine or the trailer was completed;
- (c) the records referred to in sections 56 and 57 for a period of at least eight years after the end of the calendar year that corresponds to the model year; and
- (d) the records referred to in section 58 for a period of at least three years after the end of the calendar year that corresponds to the model year.

Records maintained on behalf of company

(2) If the copy of the reports, the evidence of conformity and the records referred to in subsection (1) are maintained on behalf of a company, the company must keep a record of the name, street address and, if different, the mailing address of the person who maintains those records.

Tracteurs routiers spécialisés

Tracteur routier spécialisé

58 Pour l'application de l'article 28, dans le cas d'un tracteur routier qui est conforme aux normes d'émissions visant les véhicules spécialisés au lieu des normes applicables aux tracteurs routiers, l'entreprise tient un dossier qui contient la documentation établissant que le tracteur routier est un tracteur routier spécialisé.

DORS/2018-98, art. 56.

Tenue des dossiers et présentation de l'information

Durée de conservation

59 (1) L'entreprise tient les documents ci-après à l'égard des véhicules lourds, des moteurs de véhicules lourds et des remorques de chaque année de modèle, par écrit ou sous une forme électronique ou optique facilement lisible, et les conserve pendant la période précisée :

- a) au moins huit ans après la fin de l'année civile qui correspond à l'année de modèle, une copie des rapports prévus aux articles 48 et 49;
- b) au moins huit ans après la date de la fin de l'assemblage principal du véhicule ou de la fabrication du moteur ou de la remorque, les éléments de justification de la conformité et les dossiers visés aux articles 53 et 54;
- c) au moins huit ans après la fin de l'année civile qui correspond à l'année de modèle, les dossiers prévus aux articles 56 et 57;
- d) au moins trois ans après la fin de l'année civile qui correspond à l'année de modèle, les dossiers prévus à l'article 58.

Conservation par un tiers

(2) Dans le cas où les éléments de justification de la conformité, les dossiers et la copie des rapports visés au paragraphe (1) sont conservés pour le compte d'une entreprise, celle-ci tient un dossier où sont consignés le nom et l'adresse municipale de la personne qui les conserve, ainsi que son adresse postale, si elle est différente.

Time limits

(3) If the Minister makes a written request for the evidence of conformity or the records referred to in subsections (1) and (2), or a summary of any of them, the company must provide the Minister with the requested information, in either official language, within

(a) 40 days after the day on which the request is delivered to the company; or

(b) if the evidence of conformity or records referred to in section 53 or 54 must be translated from a language other than French or English, 60 days after the day on which the request is delivered to the company.

SOR/2018-98, s. 57.

Information Regarding Suspension or Revocation of EPA Certificate

Information to be submitted

59.1 If an EPA certificate referred to in section 13 is suspended or revoked, the company must submit the following information to the Minister within 60 days after the day on which the certificate is suspended or revoked:

- (a)** its name, address and telephone number;
- (b)** a copy of the EPA certificate that was suspended or revoked;
- (c)** a copy of the EPA decision to suspend or revoke the certificate; and
- (d)** the make, model, if applicable, and model year of the vehicles, engines and trailers that are covered by the EPA certificate.

SOR/2015-186, s. 67; SOR/2018-98, s. 58.

Importation Document

Importation for exhibition, demonstration, evaluation or testing

60 (1) The declaration referred to in paragraph 155(1)(a) of the Act must be signed by the person referred to in that paragraph or their authorized representative and must contain

- (a)** the importer's name, email address, telephone number, street address and, if different, mailing address;

Délais

(3) Si le ministre demande par écrit à l'entreprise de lui fournir un élément de la justification de la conformité ou un dossier mentionné aux paragraphes (1) et (2), ou un résumé de l'un ou l'autre, l'entreprise les lui remet, dans l'une ou l'autre des langues officielles, au plus tard :

a) quarante jours après la date où la demande a été remise à l'entreprise;

b) si les éléments de la justification de la conformité ou les dossiers visés aux articles 53 ou 54 sont traduits d'une langue autre que le français ou l'anglais, soixante jours après la date où la demande a été remise à l'entreprise.

DORS/2018-98, art. 57.

Renseignements relatifs à la suspension ou à la révocation d'un certificat de l'EPA

Renseignements à fournir

59.1 Si le certificat de l'EPA visé à l'article 13 est suspendu ou révoqué, l'entreprise fournit au ministre, dans les soixante jours suivant la date de la suspension ou de la révocation, selon le cas, les renseignements suivants :

- a)** ses nom, adresse et numéro de téléphone;
- b)** une copie du certificat suspendu ou révoqué par l'EPA;
- c)** une copie de la décision de suspension ou de révocation du certificat par l'EPA;
- d)** la marque, le modèle, le cas échéant, et l'année de modèle des véhicules, des moteurs et des remorques visés par le certificat.

DORS/2015-186, art. 67; DORS/2018-98, art. 58.

Document d'importation

Importation à des fins promotionnelles ou expérimentales

60 (1) La justification que la personne est tenue de donner en application de l'alinéa 155(1)a) de la Loi est signée par elle ou par son représentant autorisé et comporte les éléments suivants :

- a)** les nom, adresse électronique, numéro de téléphone et adresse municipale de l'importateur, ainsi que son adresse postale, si elle est différente;

- (b)** the name of the manufacturer of the vehicle, engine or trailer;
- (c)** the expected date of the importation;
- (d)** in the case of a vehicle, the vehicle's class, make, model, model year and identification number;
- (e)** in the case of an engine, a description of the engine;
- (f)** in the case of a trailer, the trailer's make, model year, identification number and model or, if there is no model, its type, length and axle configuration;
- (g)** a statement that the vehicle, engine or trailer will be used in Canada solely for purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing; and
- (h)** the date on which the vehicle, engine or trailer will be removed from Canada or destroyed.

Filing of declaration

(2) The declaration must be filed with the Minister

- (a)** before the import of the vehicle, engine or trailer; or
- (b)** in the case of a company whose annual world production of vehicles, engines or trailers is 2500 or more, as described in paragraph (a) or quarterly.

SOR/2018-98, s. 59.

Rental Rate

Annual rental rate

61 The annual rental rate to be paid to a company by the Minister under subsection 159(1) of the Act, prorated on a daily basis for each day that a vehicle, engine or trailer is made available, is 21% of the manufacturer's suggested retail price of the vehicle, engine or trailer.

SOR/2018-98, s. 59.

Application for Exemption

Application

62 (1) A company applying under section 156 of the Act for an exemption from conformity with any standard prescribed under these Regulations must, before importing a

- b)** le nom du constructeur du véhicule, du moteur ou de la remorque;
- c)** la date prévue de l'importation;
- d)** s'il s'agit d'un véhicule, la catégorie, la marque, le modèle, l'année de modèle et le numéro d'identification;
- e)** s'il s'agit d'un moteur, la description;
- f)** s'il s'agit d'une remorque, la marque, l'année de modèle, le numéro d'identification et le modèle ou, à défaut, le type, la longueur et la configuration des essieux;
- g)** une déclaration indiquant que le véhicule, le moteur ou la remorque est destiné à être utilisé au Canada à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales;
- h)** la date prévue de la destruction ou de l'exportation du véhicule, du moteur ou de la remorque.

Dépôt de la justification

(2) La justification est déposée auprès du ministre :

- a)** soit avant que le véhicule, le moteur ou la remorque soit importé;
- b)** soit, dans le cas de l'entreprise dont la production mondiale annuelle est d'au moins 2 500 véhicules, moteurs ou remorques, aux termes de l'alinéa a) ou trimestriellement.

DORS/2018-98, art. 59.

Taux de location

Taux de location annuel

61 Le taux de location annuel que le ministre paie à une entreprise aux termes du paragraphe 159(1) de la Loi est calculé au prorata pour chaque jour où le véhicule, le moteur ou la remorque est retenu et est égal à 21 % du prix de détail suggéré par le constructeur pour le véhicule, le moteur ou la remorque.

DORS/2018-98, art. 59.

Demande de dispense

Demande

62 (1) L'entreprise qui demande, en vertu de l'article 156 de la Loi, à être dispensée de se conformer à l'une des normes prévues par le présent règlement fournit par écrit au ministre les renseignements ci-après avant d'importer

vehicle or engine or applying a national emissions mark to a vehicle or engine, submit in writing to the Minister

- (a)** its name, street address and, if different, its mailing address;
- (b)** the province or country under the laws of which it is established;
- (c)** the section number, title and text or substance of the standards from which an exemption is sought;
- (d)** the duration requested for the exemption;
- (e)** the reason for requesting an exemption; and
- (f)** if the company is requesting that the information submitted be treated as confidential under section 313 of the Act, the reasons for the request.

Exemption — paragraph 156(1)(a) of the Act

(2) If the basis of an application for an exemption is the substantial financial hardship referred to in paragraph 156(1)(a) of the Act, the company must include in the submission to the Minister

- (a)** the world production of vehicles or engines manufactured by the company or by the manufacturer of the model that is the subject of the application in the 12-month period beginning two years before the beginning of the period in respect of which the exemption is sought;
- (b)** the total number of vehicles or engines manufactured for, or imported into, the Canadian market in the 12-month period beginning two years before the beginning of the period in respect of which the exemption is sought;
- (c)** technical and financial information demonstrating in detail why conformity to the standards referred to in paragraph (1)(c) would create substantial financial hardship, including
 - (i)** a list of each of the items that would have to be altered in order to achieve conformity,
 - (ii)** an itemized and detailed description of the estimated cost to make the alterations referred to in subparagraph (i)
 - (A)** at the end of one year after the day on which the application is submitted, if the duration of the requested exemption is for a period of one year or more but less than two years,

un véhicule ou un moteur ou d'y apposer la marque nationale :

- a)** ses nom et adresse municipale ainsi que son adresse postale, si elle est différente;
- b)** le nom de la province ou du pays sous le régime des lois duquel elle est constituée;
- c)** la désignation numérique, le titre et le texte ou le contenu des normes visées par la demande de dispense;
- d)** la durée de la dispense demandée;
- e)** les motifs de la demande de dispense;
- f)** si l'entreprise demande que les renseignements fournis soient considérés comme confidentiels en vertu de l'article 313 de la Loi, les motifs de la demande.

Dispense — alinéa 156(1)a de la Loi

(2) Si la dispense est demandée pour prévenir la création de grandes difficultés financières visées à l'alinéa 156(1)a de la Loi, l'entreprise doit inclure, dans la communication adressée au ministre :

- a)** la production mondiale de véhicules ou de moteurs construits par l'entreprise ou par le constructeur du modèle qui fait l'objet de la demande pendant la période de douze mois qui commence deux ans avant le début de la période visée par la dispense;
- b)** le nombre total de véhicules ou de moteurs construits pour le marché canadien ou importés au Canada pendant la période de douze mois qui commence deux ans avant le début de la période visée par la dispense;
- c)** les renseignements techniques et financiers qui démontrent en détail que l'application des normes visées à l'alinéa (1)c créerait de grandes difficultés financières, notamment :
 - (i)** la liste des éléments à modifier pour assurer la conformité,
 - (ii)** le coût estimatif détaillé des modifications visées au sous-alinéa (i) :
 - (A)** à la fin de l'année suivant la date de présentation de la demande, dans le cas d'une demande de dispense pour une période d'au moins un an mais de moins de deux ans,
 - (B)** à la fin des deux années suivant la date de présentation de la demande, dans le cas d'une

(B) at the end of two years after the day on which the application is submitted, if the duration of the requested exemption is for a period of two years or more but less than three years, or

(C) at the end of three years after the day on which the application is submitted, if the duration of the requested exemption is for a period of three years,

(iii) the estimated price increase per vehicle or engine to counter the total costs incurred under subparagraph (ii) and a statement of the anticipated effect of each such price increase, and

(iv) corporate balance sheets and income statements for the three fiscal years before the filing of the application;

(d) a description of the company's efforts to have its vehicles or engines conform to the standards from which the exemption is sought, including

(i) a description of any other means of achieving conformity that were considered and the reasons for rejecting each of them, and

(ii) a description of the steps to be taken while the exemption is in effect and the estimated date by which conformity will be achieved through design changes to or the termination of the production of non-conforming vehicles or engines; and

(e) a copy of the research, development and testing documentation establishing that an exemption would not substantially diminish the control of emissions of the vehicle or the engine, including

(i) the reasons why not conforming to the prescribed standards would not substantially diminish the control of emissions of the vehicle or the engine, and

(ii) a description of other means of achieving conformity with the prescribed standards that were considered by the company and the reasons for rejecting each of them.

Exemption — paragraph 156(1)(b) of Act

(3) If the basis of an application for an exemption is the development of new emission monitoring or emission control features referred to in paragraph 156(1)(b) of the Act, the company must include in the submission to the Minister

(a) a description of the new features;

demande de dispense pour une période d'au moins deux ans mais de moins de trois ans,

(C) à la fin des trois années suivant la date de présentation de la demande, dans le cas d'une demande de dispense pour une période de trois ans,

(iii) la hausse estimative du prix du véhicule ou du moteur nécessaire pour compenser tous les frais à engager selon le sous-alinéa (ii) et un énoncé de l'effet prévu d'une telle hausse de prix,

(iv) le bilan et l'état des résultats de l'entreprise pour les trois exercices précédant la présentation de la demande;

d) une description des efforts de l'entreprise pour assujettir ses véhicules ou ses moteurs aux normes visées par la demande de dispense, notamment :

(i) une description des autres moyens qu'elle a envisagés pour se conformer à ces normes et des raisons du rejet de chacun d'eux,

(ii) une description des mesures à prendre au cours de la période de dispense et la date où elle estime pouvoir se conformer aux normes en modifiant la conception des véhicules ou moteurs non conformes ou en cessant de les produire;

e) une copie des documents de recherche, de mise au point et d'essai qui démontrent que la dispense ne porterait pas atteinte de façon considérable au contrôle des émissions du véhicule ou du moteur, y compris :

(i) les raisons pour lesquelles la non-conformité aux normes prévues par le présent règlement ne porterait pas atteinte de façon considérable au contrôle des émissions du véhicule ou du moteur,

(ii) une description des autres moyens envisagés par l'entreprise pour se conformer aux normes prévues par le présent règlement et des raisons du rejet de chacun d'eux.

Dispense — alinéa 156(1)b) de la Loi

(3) Si la dispense est demandée pour permettre la mise au point de nouveaux dispositifs de mesure ou de contrôle des émissions visés à l'alinéa 156(1)b) de la Loi, l'entreprise doit inclure, dans la communication adressée au ministre :

a) une description des nouveaux dispositifs;

(b) a copy of the research, development and testing documentation establishing the innovative nature of the new features;

(c) an analysis of how the level of performance of the new features is equivalent or superior to the level of performance required by the prescribed standards, including

(i) a detailed description of how a vehicle or engine equipped with the new features would, if exempted, differ from a vehicle or engine that conforms to the prescribed standards, and

(ii) the results of tests conducted on the new features that demonstrate a level of performance that is equivalent or superior to that required by the prescribed standards;

(d) evidence that an exemption would facilitate the development or the field evaluation of the vehicle or the engine; and

(e) a statement as to whether the company intends, at the end of the exemption period,

(i) to have the vehicle or the engine conform to the prescribed standards,

(ii) to apply for a further exemption, or

(iii) to request that the prescribed standards be amended to incorporate the new features.

Exemption — paragraph 156(1)(c) of Act

(4) If the basis of an application for an exemption is the development of new kinds of vehicles, engines or vehicle or engine systems or components referred to in paragraph 156(1)(c) of the Act, the company must include in the submission to the Minister

(a) a copy of the research, development and testing documentation establishing that an exemption would not substantially diminish the control of emissions of the vehicle or the engine, including

(i) a detailed description of how the vehicle or the engine equipped with the new kinds of vehicle systems or components would, if exempted, differ from one that conforms to the prescribed standards,

(ii) the reasons why not conforming to the prescribed standards would not substantially diminish

b) une copie des documents de recherche, de mise au point et d'essai qui démontrent le caractère innovateur de ces dispositifs;

c) une analyse démontrant que le niveau de performance des nouveaux dispositifs est équivalent ou supérieur à celui qu'exigent les normes prévues par le présent règlement, notamment :

(i) une description détaillée montrant en quoi le véhicule ou le moteur équipé des nouveaux dispositifs différerait, en cas de dispense, d'un véhicule ou d'un moteur conforme aux normes prévues par le présent règlement,

(ii) les résultats de la mise à l'essai des nouveaux dispositifs qui démontrent un niveau de performance égal ou supérieur à celui qu'exigent les normes prévues par le présent règlement;

d) la preuve que la dispense faciliterait la mise au point ou l'évaluation sur le terrain du véhicule ou du moteur;

e) un énoncé indiquant si, à la fin de la période de dispense, l'entreprise a l'intention, selon le cas :

(i) d'assujettir le véhicule ou le moteur aux normes prévues par le présent règlement,

(ii) de demander une autre dispense,

(iii) de demander que les normes prévues par le présent règlement soient modifiées pour tenir compte des nouveaux dispositifs.

Dispense — alinéa 156(1)c de la Loi

(4) Si la dispense est demandée pour permettre la mise au point de nouveaux types de véhicules, de moteurs ou de dispositifs ou pièces de véhicules ou de moteurs visés à l'alinéa 156(1)c de la Loi, l'entreprise doit inclure, dans la communication adressée au ministre :

a) une copie des documents de recherche, de mise au point et d'essai qui démontrent que la dispense ne porterait pas atteinte de façon considérable au contrôle des émissions du véhicule ou du moteur, y compris :

(i) une description détaillée montrant en quoi le véhicule ou le moteur équipé des nouveaux types de dispositifs ou de pièces différerait, en cas de dispense, d'un véhicule ou d'un moteur conforme aux normes prévues par le présent règlement,

(ii) les raisons pour lesquelles la non-conformité aux normes prévues par le présent règlement ne

the control of emissions of the vehicle or the engine, and

(iii) a description of other means of achieving conformity that were considered and the reasons for rejecting each of them;

(b) evidence that an exemption would facilitate the development or the field evaluation of the vehicle or the engine; and

(c) a statement as to whether the company intends, at the end of the exemption period, to have the vehicle or the engine conform to the prescribed standards.

New exemption

(5) If a company wishes to obtain a new exemption to take effect after the expiry of an exemption referred to in subsection (3) or (4), the company must submit, in writing, to the Minister

(a) the information required under subsection (3) or (4), as the case may be; and

(b) a statement of the total number of vehicles or engines sold in Canada under the expiring exemption.

SOR/2018-98, s. 59.

Defect Information

Notice of defect

63 (1) The notice of defect referred to in subsections 157(1) and (4) of the Act must contain the following information:

(a) the name of the company giving the notice and its street address and, if different, mailing address, and the name, email address, telephone number and, if any, facsimile number of the appropriate contact person;

(b) in the case of vehicles, the range or ranges of vehicle identification numbers for the vehicles in respect of which the notice is given, if known, and, for each of those vehicles, its make, model and model year and the period during which it was manufactured;

(c) in the case of engines, for each engine in respect of which the notice is given, its make, model and model year and the period during which it was manufactured;

porterait pas atteinte de façon considérable au contrôle des émissions du véhicule ou du moteur,

(iii) une description des autres moyens envisagés par l'entreprise pour se conformer aux normes prévues par le présent règlement et des raisons du rejet de chacun d'eux;

(b) la preuve que la dispense faciliterait la mise au point ou l'évaluation sur le terrain du véhicule ou du moteur;

(c) un énoncé indiquant si, à la fin de la période de dispense, l'entreprise a l'intention d'assujettir le véhicule ou le moteur aux normes prévues par le présent règlement.

Nouvelle dispense

(5) L'entreprise qui souhaite obtenir une nouvelle dispense à l'échéance de celle visée aux paragraphes (3) ou (4) doit fournir par écrit au ministre :

(a) l'information exigée aux paragraphes (3) ou (4), selon le cas;

(b) le nombre total de véhicules ou de moteurs vendus au Canada pendant la période de dispense qui se termine.

DORS/2018-98, art. 59.

Information sur les défauts

Avis de défaut

63 (1) L'avis de défaut visé aux paragraphes 157(1) et (4) de la Loi contient les renseignements suivants :

(a) les nom et adresse municipale de l'entreprise donnant l'avis ainsi que son adresse postale, si elle est différente, et les nom, adresse électronique, numéro de téléphone et, s'il existe, numéro de télécopieur de la personne-ressource;

(b) s'il s'agit de véhicules, toute gamme connue de numéros d'identification des véhicules visés par l'avis de défaut et, à l'égard de chacun de ces véhicules, la marque, le modèle, l'année de modèle et la période de fabrication;

(c) s'il s'agit de moteurs, la marque, le modèle, l'année de modèle et la période de fabrication de chaque moteur visé par l'avis de défaut;

(d) s'il s'agit de remorques, toute gamme connue de numéros d'identification des remorques visées par

(d) in the case of trailers, the range or ranges of trailer identification numbers for the trailers in respect of which the notice is given, if known, and, for each of those trailers,

(i) its make,

(ii) its model or, if there is no model, its type, length and axle configuration,

(iii) its model year, and

(iv) the period during which it was manufactured;

(e) the total number of vehicles, engines or trailers in respect of which the notice is given or, if the total number is not known, the estimated number, and the number or estimated number of vehicles, engines or trailers in each identifying classification;

(f) the estimated percentage of the potentially affected vehicles, engines or trailers that contain the defect;

(g) a description of the defect;

(h) an evaluation of the pollution risk arising from the defect;

(i) a statement of the measures to be taken to correct the defect; and

(j) a chronology of the principal events that led to the determination of the existence of the defect, if known.

Form of notice

(2) The notice of defect must be given in writing and, when given to a person other than the Minister, must be

(a) in both official languages; or

(b) in the person's official language of choice, if known.

Initial report

(3) A company must, within 60 days after the day on which a notice of defect is given, submit to the Minister the initial report referred to in subsection 157(7) of the Act containing

(a) any changes to the information referred to in subsection (1);

(b) if not already provided in the notice, the range or ranges of vehicle or trailer identification numbers;

l'avis de défaut et, à l'égard de chacune de ces remorques :

(i) la marque,

(ii) le modèle ou, à défaut, le type, la longueur et la configuration des essieux,

(iii) l'année de modèle,

(iv) la période de fabrication;

e) le nombre total, s'il est connu, de véhicules, de moteurs ou de remorques visés par l'avis de défaut ou, à défaut, le nombre estimatif ainsi que le nombre ou le nombre estimatif de ces véhicules, moteurs ou remorques dans chaque catégorie;

f) le pourcentage estimatif des véhicules, moteurs ou remorques susceptibles d'être défectueux qui présentent le défaut;

g) une description du défaut;

h) une évaluation du risque de pollution correspondant;

i) un énoncé des mesures à prendre pour corriger le défaut;

j) une chronologie des principaux événements qui ont permis de découvrir l'existence du défaut, si elle est établie.

Forme de l'avis

(2) L'avis de défaut est donné par écrit et, lorsqu'il est destiné à une personne autre que le ministre, il est donné :

a) soit dans les deux langues officielles;

b) soit, si elle est connue, dans la langue officielle choisie par la personne.

Rapport initial

(3) L'entreprise doit, au plus tard soixante jours suivant le jour où l'avis de défaut est donné, présenter au ministre le rapport initial visé au paragraphe 157(7) de la Loi, contenant :

a) le cas échéant, une mise à jour des renseignements exigés au paragraphe (1);

b) si elle n'a pas été fournie dans l'avis, toute gamme de numéros d'identification des véhicules ou des remorques;

(c) if not already provided in the notice, the total number of vehicles, engines or trailers in respect of which the notice was given and the number of vehicles, engines or trailers in each identifying classification;

(d) if not already provided in the notice, a chronology of the principal events that led to the determination of the existence of the defect; and

(e) copies of all notices, bulletins and other circulars issued by the company in respect of the defect, including a detailed description of the nature and physical location of the defect with diagrams and other illustrations, as necessary.

Quarterly reports

(4) If a company submits an initial report under subsection (3), it must, within 45 days after the day on which each quarter ends, submit quarterly reports to the Minister respecting the defect and its correction that contain the following information:

(a) the number, title or other identification assigned by the company to the notice of defect;

(b) if applicable, the revised number of vehicles, engines or trailers in respect of which the notice of defect was given;

(c) the date on which the notice of defect was given to the current owners of the affected vehicles, engines or trailers and the dates of any follow-up communications with those owners in respect of the notice; and

(d) the total number or percentage of vehicles, engines or trailers repaired by or on behalf of the company, including vehicles, engines or trailers requiring inspection only.

Applicable standard – CO₂ emissions

(5) For the application of section 157 of the Act, the CO₂ emission standard that applies

(a) to Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles — excluding those that are vocational vehicles or incomplete vocational vehicles — or to spark-ignition engines that conform to the alternative CO₂ emission standard referred to in section 25 is the product of 1.1 multiplied by the CO₂ emission value for that vehicle configuration, rounded to the nearest gram per mile;

(b) to vocational vehicles is the result of the GEM computer simulation model using the parameters specified in subsection 26(2);

c) s'il n'a pas été fourni dans l'avis, le nombre total de véhicules, de moteurs ou de remorques visés par l'avis de défaut et le nombre de ces véhicules, de ces moteurs ou de ces remorques dans chaque catégorie;

d) si elle n'a pas été fournie dans l'avis, une chronologie des principaux événements qui ont permis de découvrir l'existence du défaut;

e) des copies de tous les avis, bulletins et autres circulaires publiés par l'entreprise au sujet du défaut, y compris une description détaillée de la nature du défaut et de l'endroit où il se trouve, accompagnée de schémas et d'autres illustrations, au besoin.

Rapports trimestriels

(4) L'entreprise qui a présenté le rapport initial visé au paragraphe (3) doit présenter au ministre, dans les quarante-cinq jours suivant le jour où se termine chaque trimestre, un rapport trimestriel sur les défauts et les correctifs qui contiennent les renseignements suivants :

a) le numéro ou le titre de l'avis de défaut ou toute autre désignation qu'elle lui a attribuée;

b) s'il y a lieu, le nombre révisé de véhicules, de moteurs ou de remorques visés par l'avis de défaut;

c) la date où l'avis de défaut a été donné aux propriétaires actuels des véhicules, des moteurs ou des remorques visés et, le cas échéant, des rappels à son égard;

d) le nombre total ou la proportion de véhicules, de moteurs ou de remorques réparés par elle ou pour son compte, y compris les véhicules, les moteurs ou les remorques ayant exigé seulement une inspection.

Norme applicable — émissions de CO₂

(5) Pour l'application de l'article 157 de la Loi, la norme d'émissions de CO₂ applicable correspond :

a) dans le cas de véhicules lourds et de véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés ou des véhicules spécialisés incomplets, ou dans le cas de moteurs à allumage commandé qui sont conformes à la norme de rechange d'émissions de CO₂ visée à l'article 25, au produit de 1,1 par la valeur des émissions de CO₂ pour la configuration de véhicule en cause, arrondi au g/mille près;

(c) to tractors of the 2020 model year or an earlier model year is the result of the GEM computer simulation model using the parameters specified in subsection 27(2), except that the coefficient of aerodynamic drag may originate from a bin for which the coefficient of aerodynamic drag is higher than that of the bin of the subject vehicle;

(d) to tractors of the 2021 model year or a subsequent model year is the result of the GEM computer simulation model using the parameters specified in subsection 27(2);

(e) to heavy-duty engines — other than engines referred to in paragraph (f), (g) or (h) — is the product of 1.03 multiplied by the applicable standard set out in section 30 for that engine, or in the case of an engine that is grouped into a fleet referred to in section 18, the product of 1.03 multiplied by the CO₂ deteriorated emission level applicable to the fleet;

(f) to heavy-duty engines of the 2014 to 2016 model years that conform to the alternative CO₂ emission standard referred to in subsection 31(1) is the product of 1.03 multiplied by the alternative CO₂ emission standard;

(g) to heavy-duty engines of the 2013 to 2016 model years that conform to the alternative CO₂ emission standard referred to in subsection 31(2) is the product of 1.03 multiplied by the alternative CO₂ emission standard;

(h) to heavy-duty engines of the 2024 to 2026 model years that conform to the alternative CO₂ emission standard referred to in subsection 31(5) is the product of 1.03 multiplied by the alternative CO₂ emission standard, or in the case of an engine that is grouped into a fleet referred to in section 18, the product of 1.03 multiplied by the CO₂ deteriorated emission level applicable to the fleet; and

(i) to full-aero and partial-aero box van trailers is the result of the compliance equation set out in section 515(a) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR.

b) dans le cas de véhicules spécialisés, au résultat de la simulation à l'aide du modèle de simulation informatique GEM selon les paramètres mentionnés au paragraphe 26(2);

c) dans le cas de tracteurs routiers de l'année de modèle 2020 ou d'une année de modèle antérieure, au résultat de la simulation à l'aide du modèle de simulation informatique GEM selon les paramètres mentionnés au paragraphe 27(2), à l'exception du coefficient de traînée, qui peut provenir d'une série dont le coefficient de traînée est plus élevé que celui de la série du véhicule en cause;

d) dans le cas de tracteurs routiers de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure, au résultat de la simulation à l'aide du modèle de simulation informatique GEM selon les paramètres visés au paragraphe 27(2);

e) dans le cas de moteurs de véhicules lourds, sauf ceux visés aux alinéas f), g) ou h), au produit de 1,03 par la norme applicable visée à l'article 30 pour ces moteurs ou, dans le cas de moteurs regroupés dans un parc visé à l'article 18, au produit de 1,03 par la valeur du niveau d'émissions détérioré de CO₂ du parc;

f) dans le cas de moteurs de véhicules lourds des années de modèle 2014 à 2016 qui sont conformes à la norme de rechange d'émissions de CO₂ visée au paragraphe 31(1), au produit de 1,03 par la norme de rechange d'émissions de CO₂;

g) dans le cas de moteurs de véhicules lourds des années de modèle 2013 à 2016 qui sont conformes à la norme de rechange d'émissions de CO₂ visée au paragraphe 31(2), au produit de 1,03 par la norme de rechange d'émissions de CO₂;

h) dans le cas de moteurs de véhicules lourds des années de modèle 2024 à 2026 qui sont conformes à la norme de rechange d'émissions de CO₂ visée au paragraphe 31(5), au produit de 1,03 par la norme de rechange d'émissions de CO₂ ou, dans le cas de moteurs regroupés dans un parc visé à l'article 18, au produit de 1,03 par la valeur du niveau d'émissions détérioré de CO₂ du parc;

i) dans le cas de remorques fourgons totalement aérodynamiques ou partiellement aérodynamiques, au résultat de l'équation de conformité prévue à l'article 515(a) de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

Applicable standard — design

(6) For the purposes of section 157 of the Act, the standard that applies to a non-box trailer or a non-aero box van trailer is the one that is set out in section 16.1.

SOR/2015-186, s. 68; SOR/2018-98, s. 59.

Coming into Force

Registration

64 These Regulations come into force on the day on which they are registered.

Norme applicable — conception

(6) Pour l'application de l'article 157 de la Loi, la norme applicable aux remorques sans fourgon et aux remorques fourgons non aérodynamiques est celle prévue à l'article 16.1.

DORS/2015-186, art. 68; DORS/2018-98, art. 59.

Entrée en vigueur

Enregistrement

64 Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

SCHEDULE

(Subsection 7(1))

National Emissions Mark

ANNEXE

(paragraphe 7(1))

Marque nationale



SOR/2018-98, s. 62.

DORS/2018-98, art. 62.