Vol. 146, No. 15

Vol. 146, n° 15

Canada Gazette

Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, APRIL 14, 2012

OTTAWA, LE SAMEDI 14 AVRIL 2012

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* is published under authority of the *Statutory Instruments Act*. It consists of three parts as described below:

Part I — Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Part II and Part III below — Published every Saturday

Part II — Statutory Instruments (Regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 4, 2012, and at least every second Wednesday thereafter

Part III — Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after Royal Assent

The *Canada Gazette* is available in most public libraries for consultation.

To subscribe to, or obtain copies of, the *Canada Gazette*, contact bookstores selling government publications as listed in the telephone directory or write to Publishing and Depository Services, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

The *Canada Gazette* is also available free of charge on the Internet at http://gazette.gc.ca. It is accessible in Portable Document Format (PDF) and in HyperText Mark-up Language (HTML) as the alternate format. The on-line PDF format of Part I, Part II and Part III is official since April 1, 2003, and is published simultaneously with the printed copy.

For information regarding reproduction rights, please contact Public Works and Government Services Canada, by telephone at 613-996-6886 or by email at droitdauteur.copyright@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

AVIS AU LECTEUR

La *Gazette du Canada* est publiée conformément aux dispositions de la *Loi sur les textes réglementaires*. Elle est composée des trois parties suivantes :

Partie I — Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères de la Partie II et de la Partie III — Publiée le samedi

Partie II — Textes réglementaires (Règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 4 janvier 2012 et au moins tous les deux mercredis par la suite

Partie III — Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

On peut consulter la *Gazette du Canada* dans la plupart des bibliothèques publiques.

On peut s'abonner à la *Gazette du Canada* ou en obtenir des exemplaires en s'adressant aux agents libraires associés énumérés dans l'annuaire téléphonique ou en s'adressant aux Éditions et Services de dépôt, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

La *Gazette du Canada* est aussi offerte gratuitement sur Internet au http://gazette.gc.ca. La publication y est accessible en format de document portable (PDF) et en langage hypertexte (HTML) comme média substitut. Le format PDF en direct de la Partie I, de la Partie II et de la Partie III est officiel depuis le 1er avril 2003 et est publié en même temps que la copie imprimée.

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, par téléphone au 613-996-6886 ou par courriel à l'adresse droitdauteur.copyright@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

Canada Gazette	*Part I*	*Part II*	*Part III*
Yearly subscription			
Canada	$135.00	$67.50	$28.50
Outside Canada	US$135.00	US$67.50	US$28.50
Per copy			
Canada	$2.95	$3.50	$4.50
Outside Canada	US$2.95	US$3.50	US$4.50

Gazette du Canada	*Partie I*	*Partie II*	*Partie III*
Abonnement annuel			
Canada	135,00 $	67,50 $	28,50 $
Extérieur du Canada	135,00 $US	67,50 $US	28,50 $US
Exemplaire			
Canada	2,95 $	3,50 $	4,50 $
Extérieur du Canada	2,95 $US	3,50 $US	4,50 $US

REQUESTS FOR INSERTION

Requests for insertion should be directed to the Canada Gazette Directorate, Public Works and Government Services Canada, 350 Albert Street, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0S5, 613-996-2495 (telephone), 613-991-3540 (fax).

Bilingual texts received as late as six working days before the desired Saturday's date of publication will, if time and other resources permit, be scheduled for publication that date.

Each client will receive a free copy of the *Canada Gazette* for every week during which a notice is published.

DEMANDES D'INSERTION

Les demandes d'insertion doivent être envoyées à la Direction de la Gazette du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 350, rue Albert, 5e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, 613-996-2495 (téléphone), 613-991-3540 (télécopieur).

Un texte bilingue reçu au plus tard six jours ouvrables avant la date de parution demandée paraîtra, le temps et autres ressources le permettant, le samedi visé.

Pour chaque semaine de parution d'un avis, le client recevra un exemplaire gratuit de la *Gazette du Canada*.

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, 2012
Published by the Queen's Printer for Canada, 2012
ISSN 1494-6076
© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, 2012
Publié par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada, 2012

TABLE OF CONTENTS

Vol. 146, No. 15 — April 14, 2012

Government notices 904
Notice of vacancies 908

Parliament
House of Commons 911
Chief Electoral Officer 911

Commissions 912
(agencies, boards and commissions)

Miscellaneous notices 916
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)

Proposed regulations 919
(including amendments to existing regulations)

Index 1037

Supplements

Department of the Environment

TABLE DES MATIÈRES

Vol. 146, n° 15 — Le 14 avril 2012

Avis du gouvernement 904
Avis de postes vacants 908

Parlement
Chambre des communes 911
Directeur général des élections 911

Commissions 912
(organismes, conseils et commissions)

Avis divers 916
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)

Règlements projetés 919
(y compris les modifications aux règlements existants)

Index 1038

Suppléments

Ministère de l'Environnement

GOVERNMENT NOTICES

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice is hereby given that, pursuant to section 127 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, Disposal at Sea Permit No. 4543-2-06720 authorizing the loading for disposal and the disposal of waste or other matter at sea is approved.

1. *Permittee*: St. Anthony Seafoods Limited Partnership, St. Anthony, Newfoundland and Labrador.

2. *Waste or other matter to be disposed of*: Fish waste and other organic matter resulting from industrial fish processing operations.

2.1. *Nature of waste or other matter*: Fish waste and other organic matter consisting of fish and shellfish waste.

3. *Duration of permit*: Permit is valid from May 20, 2012, to May 19, 2013.

4. *Loading site(s)*: St. Anthony, Newfoundland and Labrador, at approximately 51°21.71′ N, 55°34.41′ W (NAD83).

5. *Disposal site(s)*: St. Anthony, within a 250 m radius of 51°21.49′ N, 55°32.28′ W (NAD83), at an approximate depth of 80 m.

6. *Method of loading*:

6.1. The Permittee shall ensure that the material is loaded onto floating equipment complying with all applicable rules regarding safety and navigation and capable of containing all waste cargo during loading and transit to the approved disposal site.

6.2. The Permittee shall ensure that the waste to be disposed of is covered by netting or other material to prevent access by gulls and other marine birds, except during direct loading or disposal of the waste.

6.3. Material loaded for the purpose of disposal at sea may not be held aboard any ship for more than 96 hours from the commencement of loading without the written consent of an enforcement officer designated pursuant to subsection 217(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

6.4. The loading and transit shall be completed in a manner that ensures that no material contaminates the marine environment, notably the harbour and adjacent beaches. The Permittee shall also ensure that the loading sites are cleaned up and, if necessary, that spilled wastes are recovered.

7. *Route to disposal site(s) and method of transport*: Most direct navigational route from the loading site to the disposal site.

8. *Method of disposal*:

8.1. The Permittee shall ensure that the waste to be disposed of is discharged from the equipment or ship while steaming within the disposal site boundaries and in a manner which will promote dispersion.

9. *Total quantity to be disposed of*: Not to exceed 6 000 tonnes.

10. *Inspection*:

10.1. By accepting this permit, the Permittee and their contractors accept that they are subject to inspection pursuant to Part 10 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

AVIS DU GOUVERNEMENT

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 127 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le permis d'immersion en mer n° 4543-2-06720, autorisant le chargement pour immersion et l'immersion de déchets ou d'autres matières en mer, est approuvé.

1. *Titulaire* : St. Anthony Seafoods Limited Partnership, St. Anthony (Terre-Neuve-et-Labrador).

2. *Déchets ou autres matières à immerger* : Déchets de poisson ou autres matières organiques résultant d'opérations de traitement industriel du poisson.

2.1. *Nature des déchets ou autres matières* : Déchets de poisson ou autres matières organiques composées de poisson, de mollusques et de crustacés.

3. *Durée du permis* : Le permis est valide du 20 mai 2012 au 19 mai 2013.

4. *Lieu(x) de chargement* : St. Anthony (Terre-Neuve-et-Labrador), à environ 51°21,71′ N., 55°34,41′ O. (NAD83).

5. *Lieu(x) d'immersion* : St. Anthony, dans un rayon de 250 m de 51°21,49′ N., 55°32,28′ O. (NAD83), à une profondeur approximative de 80 m.

6. *Méthode de chargement* :

6.1. Le titulaire du permis doit s'assurer que les matières sont chargées sur un équipement flottant respectant toutes les normes de sécurité et de navigation applicables et pouvant contenir la totalité des matières à immerger durant le chargement et le transport jusqu'au lieu d'immersion approuvé.

6.2. Le titulaire du permis doit s'assurer que les matières à immerger sont recouvertes d'un filet ou autrement afin d'empêcher les goélands et autres oiseaux marins d'y accéder, sauf durant le chargement ou l'immersion.

6.3. Les matières chargées pour l'immersion en mer ne seront pas gardées plus de 96 heures à bord du navire, à compter du début du chargement, sans l'autorisation écrite d'un agent de l'autorité désigné en vertu du paragraphe 217(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

6.4. Le chargement et le transport doivent s'effectuer de façon qu'aucune matière ne contamine l'environnement marin, notamment le havre et les plages adjacentes. Le titulaire doit également s'assurer du nettoyage des lieux de chargement et, s'il y a lieu, de la récupération des déchets déversés.

7. *Parcours à suivre et mode de transport* : Voie navigable la plus directe entre le lieu de chargement et le lieu d'immersion.

8. *Méthode d'immersion* :

8.1. Le titulaire doit s'assurer que les matières à immerger seront déchargées du navire ou de la pièce d'équipement en mouvement à l'intérieur de la zone du lieu d'immersion et d'une manière qui permettra la plus grande dispersion possible des matières.

9. *Quantité totale à immerger* : Ne pas excéder 6 000 tonnes métriques.

10. *Inspection* :

10.1. En acceptant ce permis, le titulaire et ses entrepreneurs acceptent d'être assujettis à des inspections conformément à la partie 10 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

11. *Contractors*:

11.1. The loading or disposal at sea referred to under this permit shall not be carried out by any person without written authorization from the Permittee.

11.2. The Permittee shall ensure that all persons involved in the loading, transport or disposal activities authorized by this permit conduct these activities in accordance with the relevant permit conditions.

12. *Reporting and notification*:

12.1. The Permittee shall provide the following information at least 48 hours before loading and disposal activities commence: name or number of ship, platform or structure used to carry out the loading and/or disposal, name of the contractor including corporate and on-site contact information, and expected period of loading and disposal activities. The above-noted information shall be submitted to Ms. Jayne Roma, Environmental Protection Operations Directorate, Environment Canada, 45 Alderney Drive, Dartmouth, Nova Scotia B2Y 2N6, 902-490-0716 (fax), jayne.roma@ec.gc.ca (email).

12.2. The Permittee shall submit a written report to the Minister, as represented by the Regional Director of the Environmental Protection Operations Directorate, Atlantic Region, c/o Ms. Jayne Roma, as identified in paragraph 12.1, within 30 days of either the completion of the work or the expiry of the permit, whichever comes first. This report shall contain the following information: the quantity of matter disposed of at the disposal site(s) and the dates on which disposal activities occurred.

12.3. This permit shall be displayed in an area of the plant accessible to the public.

I. R. GEOFFREY MERCER
Regional Director
Environmental Protection Operations Directorate
Atlantic Region

On behalf of the Minister of the Environment

[15-1-o]

11. *Entrepreneurs* :

11.1. Personne ne doit effectuer le chargement ou l'immersion en mer désignés aux termes du présent permis sans l'autorisation écrite du titulaire.

11.2. Le titulaire doit s'assurer que toutes les personnes qui prennent part aux opérations de chargement, de transport ou d'immersion pour lesquelles le permis a été accordé respectent les conditions mentionnées dans le permis.

12. *Rapports et avis* :

12.1. Le titulaire doit fournir les renseignements suivants au moins 48 heures avant le début des activités de chargement et d'immersion : le nom ou le numéro d'identification du navire, de la plate-forme ou de l'ouvrage duquel le chargement ou l'immersion sont effectués, le nom de l'entrepreneur, y compris les coordonnées des personnes-ressources de l'entreprise et de celles qui se trouvent sur les lieux ainsi que la période prévue des activités de chargement et d'immersion. Les renseignements susmentionnés doivent être acheminés à Madame Jayne Roma, Direction des activités de protection de l'environnement, Environnement Canada, 45, promenade Alderney, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B2Y 2N6, 902-490-0716 (télécopieur), jayne.roma@ec.gc.ca (courriel).

12.2. Le titulaire doit présenter un rapport écrit au ministre, représenté par le directeur régional de la Direction des activités de protection de l'environnement, Région de l'Atlantique, a/s de Mme Jayne Roma, dont les coordonnées figurent au paragraphe 12.1, dans les 30 jours suivant le parachèvement des travaux ou l'expiration du permis, selon la première de ces éventualités. Ce rapport doit contenir les renseignements suivants : la quantité de matières immergées au(x) lieu(x) d'immersion et les dates auxquelles les activités d'immersion ont eu lieu.

12.3. Ce permis doit être affiché dans un endroit de l'installation accessible au public.

Le directeur régional
Direction des activités de protection de l'environnement
Région de l'Atlantique
I. R. GEOFFREY MERCER

Au nom du ministre de l'Environnement

[15-1-o]

DEPARTMENT OF TRANSPORT

CANADA SHIPPING ACT, 2001

Eastern Canada Response Corporation Ltd.

Notice of an amendment to the bulk oil cargo fees applicable to the Quebec/Maritimes Region and the Great Lakes Region charged by Eastern Canada Response Corporation Ltd. pursuant to an arrangement required by paragraphs 167(1)(*a*) and 168(1)(*a*) of the *Canada Shipping Act, 2001*

Description

Eastern Canada Response Corporation Ltd. (ECRC) is currently a certified response organization pursuant to subsection 169(1) of the Act in respect of a rated capability of 10 000 tonnes and a geographic area covering the Canadian waters south of 60° north latitude in the provinces of Newfoundland and Labrador, Prince Edward Island, Nova Scotia, New Brunswick, Quebec, Ontario, Manitoba, Saskatchewan and Alberta, excluding the

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée

Avis d'une modification aux droits sur les produits pétroliers en vrac applicables à la région des Maritimes/du Québec et à la région des Grands Lacs prélevés par la Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée en vertu d'une entente prescrite aux alinéas 167(1)*a*) et 168(1)*a*) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*

Description

La Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée (SIMEC) est un organisme d'intervention agréé en vertu du paragraphe 169(1) de la Loi pour une capacité nominale de 10 000 tonnes et une zone géographique regroupant les eaux canadiennes au sud du 60e parallèle de latitude nord des provinces de Terre-Neuve-et-Labrador, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de Québec, d'Ontario,

waters in the primary areas of response associated with the designated ports of Saint John, New Brunswick, and Point Tupper, Nova Scotia. It includes but is not limited to the waters of the Atlantic Provinces, the waters of James Bay, Hudson Bay and Ungava Bay and the waters in the province of Quebec including the St. Lawrence River, the waters of the Canadian Great Lakes system and connecting channels within the province of Ontario including Lake Superior, the St. Mary's River, Lake Huron, the St. Clair River, Lake St. Clair, the Detroit River, Lake Erie, Lake Ontario, the St. Lawrence River, the waters of Lake Winnipeg, the waters of the Athabasca River from Fort McMurray to Lake Athabasca and the waters of Lake Athabasca.

Definitions

1. In this notice of fees,

"Act" means the *Canada Shipping Act, 2001*. (*Loi*)

"Asphalt" means a derivate of oil that is commercially described as road or paving asphalt or unblended roofers flux, that has a specific gravity equal to or greater than one, that is solid at 15°C and that sinks to the bottom as a solid when immersed in water. (*asphalte*)

"Atlantic Provinces" means Nova Scotia, New Brunswick, Prince Edward Island and Newfoundland and Labrador. (*provinces de l'Atlantique*)

"BOCF" means bulk oil cargo fee. (*DCPV*)

"ECRC" means Eastern Canada Response Corporation Ltd., a company formed as a result of the amalgamation of Eastern Canada Response Corporation Ltd., Great Lakes Response Corporation of Canada and Canadian Marine Response Management Corporation, effective January 1, 1999. (*SIMEC*)

"Great Lakes Region" means the area covered by the Canadian Great Lakes system and connecting channels within the province of Ontario, including Lake Superior, the St. Mary's River, Lake Huron, the St. Clair River, Lake St. Clair, the Detroit River, Lake Erie, Lake Ontario, the St. Lawrence River from Kingston, Ontario, to a line drawn between Butternut Bay (latitude 44°31.12′ N and longitude 75°46.54′ W) on the Canadian side to Oak Point (latitude 44°30.48′ N and longitude 75°45.20′ W) on the U.S. side of the St. Lawrence River, Lake Winnipeg, the Athabasca River from Fort McMurray to Lake Athabasca and the waters of Lake Athabasca. (*région des Grands Lacs*)

"oil handling facility" means an oil handling facility that is located in ECRC's geographic area. (*installation de manutention d'hydrocarbures*)

"Quebec/Maritimes Region" means the area covered by the waters of James Bay, Hudson Bay and Ungava Bay and the waters in the province of Quebec and that portion of the St. Lawrence River in the province of Ontario to a line drawn between Butternut Bay (latitude 44°31.12′ N and longitude 75°46.54′ W) on the Canadian side to Oak Point (latitude 44°30.48′ N and longitude 75°45.20′ W) on the U.S. side of the St. Lawrence River and in the Atlantic Provinces, excluding the waters north of the 60th parallel of latitude and the primary areas of response associated with the designated ports of Saint John, New Brunswick, and Point Tupper, Nova Scotia, excluding Newfoundland and Labrador. (*région des Maritimes/du Québec*)

"ship" means a ship within the meaning of paragraph 167(1)(*a*) of the Act. (*navire*)

"ship (bulk oil)" means a ship that is constructed or adapted primarily to carry bulk oil in its cargo spaces. [*navire (avec produits pétroliers en vrac)*]

du Manitoba, de la Saskatchewan et d'Alberta, à l'exception des eaux situées dans les secteurs primaires d'intervention associés aux ports désignés de Saint John (Nouveau-Brunswick) et de Point Tupper (Nouvelle-Écosse). Ce secteur comprend, sans y être limité, les eaux des provinces de l'Atlantique, les eaux de la baie James, de la baie d'Hudson et de la baie d'Ungava et les eaux de la province de Québec, y compris le fleuve Saint-Laurent, et le réseau canadien des Grands Lacs et ses chenaux de liaison dans la province d'Ontario, y compris le lac Supérieur, la rivière St. Mary's, le lac Huron, la rivière Sainte-Claire, le lac Sainte-Claire, la rivière Détroit, le lac Érié, le lac Ontario, le fleuve Saint-Laurent, les eaux du lac Winnipeg et la rivière Athabasca à partir de Fort McMurray jusqu'au lac Athabasca inclusivement.

Définitions

1. Les définitions suivantes sont retenues dans le présent avis des droits.

« asphalte » Dérivé d'hydrocarbure, commercialement appelé bitume routier, bitume de pavage ou asphalte non mélangé pour étanchéité des toits, qui a une densité égale ou supérieure à un, qui est solide à 15 °C et qui coule à l'état solide vers le fond lorsqu'il est immergé dans l'eau. (*asphalt*)

« DCPV » Droits sur les produits pétroliers en vrac. (*BOCF*)

« installation de manutention d'hydrocarbures » Installation de manutention d'hydrocarbures située dans la zone géographique de la SIMEC. (*oil handling facility*)

« Loi » *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. (*Act*)

« navire » Un navire au sens de l'alinéa 167(1)*a*) de la Loi. (*ship*)

« navire (avec produits pétroliers en vrac) » Navire construit ou adapté principalement en vue du transport de produits pétroliers en vrac dans ses cales. [*ship (bulk oil)*]

« provinces de l'Atlantique » Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick, Île-du-Prince-Édouard ainsi que Terre-Neuve-et-Labrador. (*Atlantic Provinces*)

« région des Grands Lacs » Zone regroupant le réseau canadien des Grands Lacs et ses chenaux de liaison dans la province d'Ontario, y compris le lac Supérieur, la rivière St. Mary's, le lac Huron, la rivière Sainte-Claire, le lac Sainte-Claire, la rivière Détroit, le lac Érié, le lac Ontario, le fleuve Saint-Laurent à partir de Kingston (Ontario) jusqu'à une ligne tracée entre la baie Butternut (44°31,12′ de latitude nord et 75°46,54′ de longitude ouest) du côté canadien et Oak Point (44°30,48′ de latitude nord et 75°45,20′ de longitude ouest) du côté américain du fleuve Saint-Laurent, ainsi que le lac Winnipeg et la rivière Athabasca à partir de Fort McMurray jusqu'au lac Athabasca inclusivement. (*Great Lakes Region*)

« région des Maritimes/du Québec » Zone regroupant les eaux de la baie James, de la baie d'Hudson et de la baie d'Ungava et les eaux de la province de Québec et la partie du fleuve Saint-Laurent située dans la province d'Ontario jusqu'à une ligne tracée entre la baie Butternut (44°31,12′ de latitude nord et 75°46,54′ de longitude ouest) du côté canadien et Oak Point (44°30,48′ de latitude nord et 75°45,20′ de longitude ouest) du côté américain du fleuve Saint-Laurent, ainsi que les eaux dans les provinces de l'Atlantique, à l'exception des eaux situées au nord du 60e parallèle de latitude et des secteurs primaires d'intervention associés aux ports désignés de Saint John (Nouveau-Brunswick) et de Point Tupper (Nouvelle-Écosse), à l'exception de Terre-Neuve-et-Labrador. (*Quebec/Maritimes Region*)

« SIMEC » Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée, société constituée à la suite de la fusion de la Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée, de la Great Lakes Response Corporation of Canada et de la Corporation canadienne de gestion pour les interventions maritimes, qui a pris effet le 1er janvier 1999. (*ECRC*)

Bulk Oil Cargo Fees

2. This part applies to the loading and unloading of oil at oil handling facilities located in each of the following regions.

Quebec/Maritimes Region

3. The total BOCF payable by an oil handling facility that has an arrangement with ECRC shall be determined by multiplying the total number of tonnes of bulk oil unloaded and (in the case of bulk oil intended for international destinations and destinations north of 60° north latitude) loaded at the oil handling facility by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 5 and 6 of this part.

4. The total BOCF payable by a ship (bulk oil) shall be determined,

(*a*) in the case of bulk oil loaded onto the ship (bulk oil) and intended for international destinations and destinations north of 60° north latitude, by multiplying the total number of tonnes of bulk oil loaded at an oil handling facility that does not have an arrangement with ECRC by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 5 and 6 of this part; and

(*b*) in the case of bulk oil unloaded from the ship (bulk oil), by multiplying the total number of tonnes of bulk oil unloaded at an oil handling facility that does not have an arrangement with ECRC by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 5 and 6 of this part.

5. The BOCF applicable in respect of oil other than asphalt is

(*a*) an amended fee of sixteen cents (16.0¢) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2012, to December 31, 2012; and

(*b*) an amended fee of twenty-four cents (24.0¢) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2013.

6. The BOCF applicable in respect of asphalt is

(*a*) an amended fee of eight cents (8.0¢) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2012, to December 31, 2012; and

(*b*) an amended fee of twelve cents (12.0¢) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2013.

Great Lakes Region

7. The total BOCF payable by an oil handling facility that has an arrangement with ECRC shall be determined by multiplying the total number of tonnes of bulk oil unloaded and (in the case of bulk oil intended for international destinations and destinations north of 60° north latitude) loaded at the oil handling facility by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 9 and 10 of this part.

8. The total BOCF payable by a ship (bulk oil) shall be determined

(*a*) in the case of bulk oil loaded onto the ship (bulk oil) and intended for international destinations and destinations north of 60° north latitude, by multiplying the total number of tonnes of bulk oil loaded at an oil handling facility that does not have an arrangement with ECRC by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 9 and 10 of this part; and

(*b*) in the case of bulk oil unloaded from the ship (bulk oil), by multiplying the total number of tonnes of bulk oil unloaded at

Droits sur les produits pétroliers en vrac

2. Cette partie s'applique au chargement et au déchargement de produits pétroliers aux installations de manutention d'hydrocarbures situées dans les régions suivantes.

Région des Maritimes/du Québec

3. Le total des DCPV prélevés auprès d'une installation de manutention d'hydrocarbures qui a conclu une entente avec la SIMEC est déterminé en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac déchargés et (dans le cas de produits pétroliers en vrac destinés à l'étranger ou à des destinations au nord du 60e parallèle de latitude nord) chargés à l'installation de manutention d'hydrocarbures par les DCPV la tonne, pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 5 et 6 des présentes.

4. Le total des DCPV prélevés auprès d'un navire (avec produits pétroliers en vrac) est déterminé comme suit :

a) dans le cas de produits pétroliers en vrac chargés sur le navire (avec produits pétroliers en vrac) et destinés à l'étranger ou à des destinations au nord du 60e parallèle de latitude nord, en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac chargés à une installation de manutention d'hydrocarbures qui n'a pas conclu d'entente avec la SIMEC par les DCPV la tonne, pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 5 et 6 des présentes;

b) dans le cas de produits pétroliers en vrac déchargés du navire (avec produits pétroliers en vrac), en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac déchargés à une installation de manutention d'hydrocarbures qui n'a pas conclu d'entente avec la SIMEC par les DCPV la tonne, pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 5 et 6 des présentes.

5. Les DCPV applicables aux produits pétroliers autres que l'asphalte sont les suivants :

a) seize cents la tonne (16,0 ¢) du 1er janvier 2012 au 31 décembre 2012, taxes applicables en sus;

b) vingt-quatre cents la tonne (24,0 ¢) à compter du 1er janvier 2013, taxes applicables en sus.

6. Les DCPV applicables relativement à l'asphalte sont les suivants :

a) huit cents la tonne (8,0 ¢) du 1er janvier 2012 au 31 décembre 2012, taxes applicables en sus;

b) douze cents la tonne (12,0 ¢) à compter du 1er janvier 2013, taxes applicables en sus.

Région des Grands Lacs

7. Le total des DCPV prélevés auprès d'une installation de manutention d'hydrocarbures qui a conclu une entente avec la SIMEC est déterminé en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac déchargés et (dans le cas de produits pétroliers en vrac destinés à l'étranger ou à des destinations au nord du 60e parallèle de latitude nord) chargés à l'installation de manutention d'hydrocarbures par les DCPV la tonne, pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 9 et 10 des présentes.

8. Le total des DCPV prélevés auprès d'un navire (avec produits pétroliers en vrac) est déterminé comme suit :

a) dans le cas de produits pétroliers en vrac chargés sur le navire (avec produits pétroliers en vrac) et destinés à l'étranger ou à des destinations au nord du 60e parallèle de latitude nord, en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac chargés à une installation de manutention d'hydrocarbures qui n'a pas conclu d'entente avec la SIMEC par les DCPV la tonne, pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 9 et 10 des présentes;

an oil handling facility that does not have an arrangement with ECRC by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 9 and 10 of this part.

9. The BOCF applicable in respect of oil other than asphalt is

(*a*) an amended fee of forty eight cents (48.0¢) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2012, to December 31, 2012; and

(*b*) an amended fee of fifty-five cents (55.0¢) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2013.

10. The BOCF applicable in respect of asphalt is

(*a*) an amended fee of twenty four cents (24.0¢) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2012, to December 31, 2012; and

(*b*) an amended fee of twenty-seven and five tenths cents (27.5¢) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2013.

Interested persons may, within 30 days after the date of publication of this notice, send comments to Paul Pouliotte, Eastern Canada Response Corporation Ltd., 275 Slater Street, Suite 1201, Ottawa, Ontario K1P 5H9, 613-230-7369 (telephone), 613-230-7344 (fax), ppouliotte@ecrc.ca (email), or file a notice of objection that contains the reasons for the objection with the Manager of Environmental Response, Marine Safety, Operations and Environmental Programs, Transport Canada, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, 10th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0N8, 613-990-5913 (telephone), 613-993-8196 (fax), josee.lamoureux@tc.gc.ca (email). All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, the name of the response organization submitting the list of proposed fees, and the date of publication of the notice of proposed fees.

[15-1-o]

b) dans le cas de produits pétroliers en vrac déchargés du navire (avec produits pétroliers en vrac), en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac déchargés à une installation de manutention d'hydrocarbures qui n'a pas conclu d'entente avec la SIMEC par les DCPV la tonne, pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 9 et 10 des présentes.

9. Les DCPV applicables aux produits pétroliers autres que l'asphalte sont les suivants :

a) quarante-huit cents la tonne (48,0 ¢) du 1er janvier 2012 au 31 décembre 2012, taxes applicables en sus;

b) cinquante-cinq cents la tonne (55,0 ¢) à compter du 1er janvier 2013, taxes applicables en sus.

10. Les DCPV applicables relativement à l'asphalte sont les suivants :

a) vingt-quatre cents la tonne (24,0 ¢) du 1er janvier 2012 au 31 décembre 2012, taxes applicables en sus;

b) vingt-sept cents et cinq dixièmes la tonne (27,5 ¢) à compter du 1er janvier 2013, taxes applicables en sus.

Toute personne intéressée peut, dans les 30 jours suivant la publication de cet avis, déposer un commentaire auprès de Paul Pouliotte, Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée, 275, rue Slater, Bureau 1201, Ottawa (Ontario) K1P 5H9, 613-230-7369 (téléphone), 613-230-7344 (télécopieur), ppouliotte@ecrc.ca (courriel), ou déposer un avis d'opposition motivé auprès du Responsable de l'Intervention Environnementale, Sécurité maritime, Direction de l'exploitation et des programmes environnementaux, Transports Canada, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, 10e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0N8, 613-990-5913 (téléphone), 613-993-8196 (télécopieur), josee.lamoureux@tc.gc.ca (courriel). Les observations doivent signaler la Partie I de la *Gazette du Canada*, le nom de l'organisme d'intervention qui propose les droits modifiés et la date de la publication de l'avis.

[15-1-o]

NOTICE OF VACANCIES

PUBLIC SERVICE STAFFING TRIBUNAL

Members (full-time positions)

Salary range: $90,400–$106,300

Location: National Capital Region

The Public Service Staffing Tribunal (PSST) was established under the *Public Service Employment Act* as an independent, quasi-judicial tribunal responsible for providing a fair, efficient and independent resolution of complaints related to internal appointments and lay-offs in the federal public service. The Tribunal conducts hearings of complaints from public service employees throughout Canada and puts emphasis on the informal resolution of complaints. The Tribunal also offers mediation services to help parties resolve their differences without resorting to a formal hearing.

The successful candidates must possess a degree from a recognized university or an acceptable combination of relevant education, job-related training and/or experience. A degree in law or public administration would be considered an asset. The ideal

AVIS DE POSTES VACANTS

TRIBUNAL DE LA DOTATION DE LA FONCTION PUBLIQUE

Membres (postes à temps plein)

Échelle salariale : De 90 400 $ à 106 300 $

Lieu : Région de la capitale nationale

Établi par la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, le Tribunal de la dotation de la fonction publique (TDFP) est un tribunal indépendant quasi judiciaire chargé de fournir un mécanisme juste, efficace et indépendant pour régler les plaintes relatives aux processus de nominations internes et aux mises en disponibilité au sein de la fonction publique fédérale. Le Tribunal tient des audiences partout au Canada sur les plaintes déposées par des fonctionnaires et met l'accent sur l'utilisation de processus informels pour régler ces plaintes. Le Tribunal offre également des services de médiation afin d'aider les parties à résoudre leurs différends sans avoir à recourir à une audience formelle.

Les personnes retenues doivent détenir un diplôme d'une université reconnue ou une combinaison acceptable d'études pertinentes, de formation liée aux postes et/ou d'expérience. Un diplôme en droit ou en administration publique serait considéré un

candidates possess experience in writing documents of an analytical nature, such as research or strategic papers, investigation reports, legal opinions or decisions. Experience in the interpretation and application of legislation is required. The qualified candidates possess experience in rendering decisions or presenting cases before courts or quasi-judicial tribunals, or as mediators, or in providing advice in labour relations, human rights or in human resources management. As stipulated in the *Public Service Employment Act*, experience in or knowledge of employment matters in the public sector is also necessary.

The ideal candidates must possess knowledge of the mandate and of the jurisprudence of the Public Service Staffing Tribunal, as well as knowledge of the legislative framework governing human resources management in the federal public service and related policies, including the *Public Service Employment Act*, the *Public Service Modernization Act* and the *Canadian Human Rights Act*. The positions require knowledge of the procedures and practices involved in conducting a quasi-judicial hearing and of the legal principles involved, particularly as they relate to evidence, legal interpretation and natural justice. Knowledge of the practices and principles underlying mediation and conflict resolution is essential.

The positions require the ability to communicate effectively, both in writing and orally, with superior writing skills. The abilities to work under pressure and to prioritize tasks are necessary. The preferred candidates must be able to interpret the provisions of various statutes, regulations, policies and other documents in a quasi-judicial context, and to assess the relevance of precedents in order to render decisions. The ability to effectively conduct hearings of a quasi-judicial tribunal and to write clear decisions on complex legal issues is essential. The qualified candidates are able to work independently and as part of a team.

The selected candidates must demonstrate impartiality and be persons of sound judgment and integrity. The chosen candidates must adhere to high ethical standards and fairness, and have superior interpersonal skills, tact and discretion.

Proficiency in both official languages would be preferred.

The successful candidates must be Canadian citizens within the meaning of the *Citizenship Act* or permanent residents within the meaning of the *Immigration and Refugee Protection Act*.

The successful candidates must reside in or be willing to relocate to the National Capital Region or to a location within reasonable commuting distance, and be prepared to travel regularly across Canada.

The Government is committed to ensuring that its appointments are representative of Canada's regions and official languages, as well as of women, Aboriginal peoples, disabled persons and visible minorities.

The preferred candidates must comply with the *Ethical and Political Activity Guidelines for Public Office Holders*. The guidelines are available on the Governor in Council Appointments Web site, under "Reference Material," at www.appointments-nominations.gc.ca.

atout. Les personnes idéales possèdent de l'expérience dans la rédaction de documents de nature analytique, tels que des rapports de recherche et d'enquêtes, des avis stratégiques et juridiques ou des décisions. De l'expérience de l'interprétation et de l'application de la législation est requise. Les personnes qualifiées possèdent de l'expérience à rendre des décisions ou à présenter des dossiers devant les cours ou les tribunaux quasi judiciaires, ou à titre de médiateur, ou à donner des conseils en matière de relations de travail, des droits de la personne ou de la gestion des ressources humaines. Tel qu'il est prescrit par la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, de l'expérience ou des connaissances en matière d'emploi dans le secteur public sont également requises.

Les personnes idéales possèdent une connaissance du mandat et de la jurisprudence du Tribunal de la dotation de la fonction publique, ainsi qu'une connaissance du cadre législatif régissant la gestion des ressources humaines dans la fonction publique fédérale et les politiques connexes, notamment la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, la *Loi sur la modernisation de la fonction publique* et la *Loi canadienne sur les droits de la personne* est essentiel. Les postes exigent une connaissance des procédures et des pratiques applicables à la tenue d'une audience quasi judiciaire ainsi que des principes juridiques en cause, particulièrement ceux qui portent sur la preuve, l'interprétation des lois et la justice naturelle. La connaissance des pratiques et des principes sous-jacents à la médiation et au règlement des conflits est essentielle.

Les postes exigent la capacité de communiquer de façon efficace, tant de vive voix que par écrit, d'excellentes aptitudes rédactionnelles, ainsi que la capacité de travailler sous pression et d'établir l'ordre de priorité des tâches. Les personnes sélectionnées doivent être capables d'interpréter les dispositions de divers textes de lois, les règlements, les politiques et autres documents dans un contexte quasi judiciaire, et d'évaluer la pertinence de la jurisprudence afin de rendre des décisions. La capacité de tenir efficacement les audiences d'un tribunal quasi judiciaire et de rédiger des décisions éclairées sur des questions de droit complexes est essentielle. Les personnes qualifiées peuvent travailler seules et en équipe.

Les personnes retenues font preuve d'un jugement sûr et d'intégrité, et démontrent de l'impartialité. Les personnes retenues ont un sens aigu de l'éthique et d'équité, possèdent des compétences supérieures en relations interpersonnelles, du tact et de la discrétion.

La maîtrise des deux langues officielles serait préférable.

Les personnes choisies doivent être citoyens canadiens au sens de la *Loi sur la citoyenneté*, ou des résidents permanents au sens de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*.

Les personnes retenues doivent demeurer ou être prêtes à déménager dans la région de la capitale nationale ou à proximité du lieu de travail et consentir à voyager régulièrement dans l'ensemble du Canada.

Le gouvernement est déterminé à faire en sorte que ses nominations soient représentatives des régions du Canada et de ses langues officielles, ainsi que des femmes, des Autochtones, des personnes handicapées et des minorités visibles.

Les personnes sélectionnées doivent se conformer aux *Lignes directrices en matière d'éthique et d'activités politiques à l'intention des titulaires de charge publique*. Vous pouvez consulter ces lignes directrices sur le site Web des Nominations par le gouverneur en conseil, sous « Documents de référence », à l'adresse suivante : www.appointments-nominations.gc.ca.

The selected candidates will be subject to the *Conflict of Interest Act*. Public office holders appointed on a full-time basis must submit to the Office of the Conflict of Interest and Ethics Commissioner, within 60 days of appointment, a Confidential Report in which they disclose all of their assets, liabilities and outside activities. For more information, please visit the Office of the Conflict of Interest and Ethics Commissioner's Web site at http://ciec-ccie.gc.ca.

This notice has been placed in the *Canada Gazette* to assist the Governor in Council in identifying qualified candidates for these positions. It is not, however, intended to be the sole means of recruitment.

Further details about the organization and its activities can be found on its Web site at www.psst-tdfp.gc.ca.

Interested candidates should forward their curriculum vitae by May 1, 2012, to the Assistant Secretary to the Cabinet (Senior Personnel), Privy Council Office, 59 Sparks Street, 1st Floor, Ottawa, Ontario K1A 0A3, 613-957-5006 (fax), GICA-NGEC@bnet.pco-bcp.gc.ca (email).

English and French notices of vacancies will be produced in an alternative format (audio cassette, diskette, Braille, large print, etc.) upon request. For further information, please contact Publishing and Depository Services, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Ontario K1A 0S5, 613-941-5995 or 1-800-635-7943.

[15-1-o]

Les personnes sélectionnées seront assujetties à la *Loi sur les conflits d'intérêts*. Les titulaires de charge publique nommés à temps plein doivent soumettre au Commissariat aux conflits d'intérêts et à l'éthique, dans les 60 jours qui suivent la date de leur nomination, un rapport confidentiel dans lequel ils déclarent leurs biens et exigibilités ainsi que leurs activités extérieures. Pour plus d'information, veuillez consulter le site Web du Commissariat aux conflits d'intérêts et à l'éthique à l'adresse suivante : http://ciec-ccie.gc.ca.

Cette annonce paraît dans la *Gazette du Canada* afin de permettre au gouverneur en conseil de trouver des personnes qualifiées pour ces postes. Cependant, le recrutement ne se limite pas à cette seule façon de procéder.

Vous pourrez trouver d'autres renseignements sur cet organisme et ses activités sur son site Web à l'adresse suivante : www.psst-tdfp.gc.ca.

Les personnes intéressées doivent faire parvenir leur curriculum vitæ au plus tard le 1er mai 2012, à la Secrétaire adjointe du Cabinet (Personnel supérieur), Bureau du Conseil privé, 59, rue Sparks, 1er étage, Ottawa (Ontario) K1A 0A3, 613-957-5006 (télécopieur), GICA-NGEC@bnet.pco-bcp.gc.ca (courriel).

Les avis de postes vacants sont disponibles sur demande, dans les deux langues officielles et en média substitut (audiocassette, disquette, braille, imprimé à gros caractères, etc.). Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec les Éditions et Services de dépôt, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, 613-941-5995 ou 1-800-635-7943.

[15-1-o]

PARLIAMENT

HOUSE OF COMMONS

First Session, Forty-First Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on May 28, 2011.

For further information, contact the Private Members' Business Office, House of Commons, Centre Block, Room 134-C, Ottawa, Ontario K1A 0A6, 613-992-6443.

AUDREY O'BRIEN
Clerk of the House of Commons

CHIEF ELECTORAL OFFICER

CANADA ELECTIONS ACT

Deregistration of registered electoral district associations

On application by the electoral district association, in accordance with subsection 403.2(1) of the *Canada Elections Act*, the following associations are deregistered, effective April 30, 2012.

Association du Parti Vert du Canada Beauce

L'Association du Parti Vert du Canada de Saint-Laurent—Cartierville

March 30, 2012

FRANÇOIS BERNIER
Deputy Chief Electoral Officer
Political Financing

[15-1-o]

PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session, quarante et unième législature

PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'article 130 du Règlement relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 28 mai 2011.

Pour de plus amples renseignements, prière de communiquer avec le Bureau des affaires émanant des députés, Chambre des communes, Édifice du Centre, Pièce 134-C, Ottawa (Ontario) K1A 0A6, 613-992-6443.

La greffière de la Chambre des communes
AUDREY O'BRIEN

DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS

LOI ÉLECTORALE DU CANADA

Radiation d'associations de circonscription enregistrées

Sur demande de l'association de circonscription, conformément au paragraphe 403.2(1) de la *Loi électorale du Canada*, les associations suivantes sont radiées. La radiation prend effet le 30 avril 2012.

Association du Parti Vert du Canada Beauce

L'Association du Parti Vert du Canada de Saint-Laurent—Cartierville

Le 30 mars 2012

Le sous-directeur général des élections
Financement politique
FRANÇOIS BERNIER

[15-1-o]

COMMISSIONS

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

APPEAL

Notice No. HA-2012-001

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) will hold a public hearing to consider the appeal referenced hereunder. This hearing will be held beginning at 9:30 a.m., in the Tribunal's Hearing Room No. 2, 18th Floor, Standard Life Centre, 333 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario. Interested persons planning to attend should contact the Tribunal at 613-998-9908 to obtain further information and to confirm that the hearing will be held as scheduled.

Customs Act

Philips Electronics Ltd. v. President of the Canada Border Services Agency

Date of Hearing:	May 8, 2012
Appeal No.:	AP-2011-042
Goods in Issue:	Philips AVENT Teats
Issue:	Whether the goods in issue are properly classified under tariff item No. 3924.90.00 as other tableware, kitchenware, other household articles and hygienic or toilet articles, of plastics, as determined by the President of the Canada Border Services Agency, or should be classified under tariff item No. 8481.30.00 as check (nonreturn) valves, or, in the alternative, under tariff item No. 8481.80.00 as other taps, cocks, valves and similar appliances for pipes, boiler shells, tanks, vats or the like, including pressure-reducing valves and thermostatically controlled valves, or, in the alternative, under tariff item No. 8479.90.90 as other parts of machines and mechanical appliances having individual functions, not specified or included elsewhere in Chapter 84, as claimed by Philips Electronics Ltd.
Tariff Items at Issue:	Philips Electronics Ltd.—8481.30.00 or 8481.80.00 or 8479.90.90 President of the Canada Border Services Agency—3924.90.00

April 3, 2012

By order of the Tribunal
DOMINIQUE LAPORTE
Secretary

[15-1-o]

COMMISSIONS

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

APPEL

Avis n^{o} HA-2012-001

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) tiendra une audience publique afin d'entendre l'appel mentionné ci-dessous. L'audience débutera à 9 h 30 et aura lieu dans la salle d'audience n° 2 du Tribunal, 18e étage, Standard Life Centre, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario). Les personnes intéressées qui ont l'intention d'assister à l'audience doivent s'adresser au Tribunal en composant le 613-998-9908 si elles désirent plus de renseignements ou si elles veulent confirmer la date de l'audience.

Loi sur les douanes

Philips Electronics Ltd. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada

Date de l'audience :	Le 8 mai 2012
Appel n^{o} :	AP-2011-042
Marchandises en cause :	Tétines AVENT de Philips
Question en litige :	Déterminer si les marchandises en cause sont correctement classées dans le numéro tarifaire 3924.90.00 à titre d'autre vaisselle, autres articles de ménage ou d'économie domestique et articles d'hygiène ou de toilette, en matières plastiques, comme l'a déterminé le président de l'Agence des services frontaliers du Canada, ou si elles doivent être classées dans le numéro tarifaire 8481.30.00 à titre de clapets et soupapes de retenue, ou dans l'alternative, dans le numéro tarifaire 8481.80.00 à titre d'autres articles de robinetterie et organes similaires, articles de robinetterie et organes similaires pour tuyauteries, chaudières, réservoirs, cuves ou contenants similaires, y compris les détendeurs et les vannes thermostatiques, ou dans l'alternative, dans le numéro tarifaire 8479.90.90 à titre d'autres parties de machines et appareils mécaniques ayant une fonction propre, non dénommés ni compris ailleurs dans le chapitre 84, comme le soutient Philips Electronics Ltd.
Numéros tarifaires en cause :	Philips Electronics Ltd. — 8481.30.00, 8481.80.00 ou 8479.90.90 Président de l'Agence des services frontaliers du Canada — 3924.90.00

Le 3 avril 2012

Par ordre du Tribunal
Le secrétaire
DOMINIQUE LAPORTE

[15-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

INQUIRY

Professional, administrative and management support services

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) has received a complaint (File No. PR-2011-061) from The Masha Krupp Translation Group Limited (MKTG), of Ottawa, Ontario, concerning a procurement (Request for a Standing Offer No. 1000117933) by the Public Health Agency of Canada (PHAC). The solicitation is for the provision of translation services. Pursuant to subsection 30.13(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Act* and subsection 7(2) of the *Canadian*

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

ENQUÊTE

Services de soutien professionnel et administratif et services de soutien à la gestion

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a reçu une plainte (dossier n^{o} PR-2011-061) déposée par Le Groupe de traduction Masha Krupp ltée (GTMK), d'Ottawa (Ontario), concernant un marché (demande d'offre à commandes n° 1000117933) passé par l'Agence de la santé publique du Canada (ASPC). L'invitation porte sur la prestation de services de traduction. Conformément au paragraphe 30.13(2) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur* et au paragraphe 7(2)

International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations, notice is hereby given that the Tribunal has decided to conduct an inquiry into the complaint.

MKTG alleges that the PHAC improperly evaluated its proposal.

Further information may be obtained from the Secretary, Canadian International Trade Tribunal, Standard Life Centre, 15th Floor, 333 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0G7, 613-993-3595 (telephone), 613-990-2439 (fax), secretary@citt-tcce.gc.ca (email).

Ottawa, April 2, 2012

DOMINIQUE LAPORTE
Secretary

[15-1-o]

du *Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics*, avis est donné par la présente que le Tribunal a décidé d'enquêter sur la plainte.

GTMK allègue que l'ASPC a incorrectement évalué sa proposition.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec le Secrétaire, Tribunal canadien du commerce extérieur, Standard Life Centre, 15e étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, 613-993-3595 (téléphone), 613-990-2439 (télécopieur), secretaire@tcce-citt.gc.ca (courriel).

Ottawa, le 2 avril 2012

Le secrétaire
DOMINIQUE LAPORTE

[15-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

ORDER

Mattress innerspring units

Notice is hereby given that, on March 30, 2012, pursuant to paragraph 76.01(5)(*a*) of the *Special Import Measures Act*, the Canadian International Trade Tribunal continued its finding (Interim Review No. RD-2011-004), without amendment, concerning mattress innerspring units, with or without edgeguards, used in the manufacture of innerspring mattresses, originating in or exported from the People's Republic of China.

Ottawa, April 2, 2012

DOMINIQUE LAPORTE
Secretary

[15-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

ORDONNANCE

Blocs-ressorts pour matelas

Avis est donné par la présente que, le 30 mars 2012, aux termes du paragraphe 76.01(5) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, le Tribunal canadien du commerce extérieur a maintenu ses conclusions (réexamen intermédiaire no RD-2011-004), sans modifications, concernant les blocs-ressorts pour matelas, avec ou sans protection de bord, utilisés dans la fabrication de matelas à ressorts, originaires ou exportés de la République populaire de Chine.

Ottawa, le 2 avril 2012

Le secrétaire
DOMINIQUE LAPORTE

[15-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE TO INTERESTED PARTIES

The Commission posts on its Web site the decisions, notices of consultation and regulatory policies that it publishes, as well as information bulletins and orders. On April 1, 2011, the *Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Rules of Practice and Procedure* came into force. As indicated in Part 1 of these Rules, some broadcasting applications are posted directly on the Commission's Web site, www.crtc.gc.ca, under "Part 1 Applications."

To be up to date on all ongoing proceedings, it is important to regularly consult "Today's Releases" on the Commission's Web site, which includes daily updates to notices of consultation that have been published and ongoing proceedings, as well as a link to Part 1 applications.

The following documents are abridged versions of the Commission's original documents. The original documents contain a more detailed outline of the applications, including the locations and addresses where the complete files for the proceeding may be examined. These documents are posted on the Commission's Web site and may also be examined at the Commission's offices and public examination rooms. Furthermore, all documents relating to a proceeding, including the notices and applications, are posted on the Commission's Web site under "Public Proceedings."

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS AUX INTÉRESSÉS

Le Conseil affiche sur son site Web les décisions, les avis de consultation et les politiques réglementaires qu'il publie ainsi que les bulletins d'information et les ordonnances. Le 1er avril 2011, les *Règles de pratique et de procédure du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes* sont entrées en vigueur. Tel qu'il est prévu dans la partie 1 de ces règles, le Conseil affiche directement sur son site Web, www.crtc.gc.ca, certaines demandes de radiodiffusion sous la rubrique « Demandes de la Partie 1 ».

Pour être à jour sur toutes les instances en cours, il est important de consulter régulièrement la rubrique « Nouvelles du jour » du site Web du Conseil, qui comporte une mise à jour quotidienne des avis de consultation publiés et des instances en cours, ainsi qu'un lien aux demandes de la partie 1.

Les documents qui suivent sont des versions abrégées des documents originaux du Conseil. Les documents originaux contiennent une description plus détaillée de chacune des demandes, y compris les lieux et les adresses où l'on peut consulter les dossiers complets de l'instance. Ces documents sont affichés sur le site Web du Conseil et peuvent également être consultés aux bureaux et aux salles d'examen public du Conseil. Par ailleurs, tous les documents qui se rapportent à une instance, y compris les avis et les demandes, sont affichés sur le site Web du Conseil sous « Instances publiques ».

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

DECISIONS

The complete texts of the decisions summarized below are available from the offices of the CRTC.

2012-187 *March 30, 2012*

Canadian Broadcasting Corporation
Kamloops and Kelowna, British Columbia

Approved — Application for a broadcasting licence to operate an English-language FM radio station in Kamloops, British Columbia.

Approved — Application to amend the broadcasting licence for CBTK-FM Kelowna in order to delete various transmitters from that licence, subject to an amendment.

Approved — Application to add the above-noted transmitters of CBTK-FM to the broadcasting licence for the new FM radio station in Kamloops.

2012-201 *April 3, 2012*

Frank Torres, on behalf of a corporation to be incorporated
Uxbridge, Ontario

Approved — Application for a broadcasting licence to operate an English-language, FM radio station in Uxbridge.

[15-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DÉCISIONS

On peut se procurer le texte complet des décisions résumées ci-après en s'adressant au CRTC.

2012-187 *Le 30 mars 2012*

Société Radio-Canada
Kamloops et Kelowna (Colombie-Britannique)

Approuvé — Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une station de radio FM de langue anglaise à Kamloops (Colombie-Britannique).

Approuvé — Demande en vue de modifier la licence de radiodiffusion de CBTK-FM Kelowna afin de supprimer divers émetteurs liés à cette licence, sous réserve d'une modification.

Approuvé — Demande en vue d'ajouter les émetteurs de CBTK-FM mentionnés ci-dessus à la licence de radiodiffusion de la nouvelle station de radio FM à Kamloops.

2012-201 *Le 3 avril 2012*

Frank Torres, au nom d'une société devant être constituée
Uxbridge (Ontario)

Approuvé — Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une station de radio FM de langue anglaise à Uxbridge.

[15-1-o]

PUBLIC SERVICE COMMISSION

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Permission granted

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to Jocelyne Bourque, Regional Contracting Officer (PG-02), Correctional Service of Canada, Moncton, New Brunswick, to be a candidate, before and during the election period, for the positions of Councillor and Deputy Mayor for the Village of Rogersville, New Brunswick, in a municipal election to be held on May 14, 2012.

March 29, 2012

KATHY NAKAMURA
Director General
Political Activities Directorate

[15-1-o]

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Permission accordée

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Jocelyne Bourque, agente régionale des contrats (PG-02), Service correctionnel du Canada, Moncton (Nouveau-Brunswick), la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de se porter candidate, avant et pendant la période électorale, aux postes de conseillère et de mairesse-adjointe pour le village de Rogersville (Nouveau-Brunswick), à l'élection municipale prévue pour le 14 mai 2012.

Le 29 mars 2012

La directrice générale
Direction des activités politiques
KATHY NAKAMURA

[15-1-o]

PUBLIC SERVICE COMMISSION

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Permission granted

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to Lisa Lynn Harris, Program and Service Delivery Clerk (CR-04), Miramichi Investigation Centre, and Acting

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Permission accordée

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Lisa Lynn Harris, commis de prestation des programmes et services (CR-04), Centre d'enquête de Miramichi, et agente intérimaire de

Benefit Entitlement Officer (PM-02), Miramichi Investigation Centre, Service Canada (Atlantic Region), Human Resources and Skills Development Canada, Miramichi, New Brunswick, to be a candidate, before and during the election period, for the positions of Councillor and Deputy Mayor for the City of Miramichi, New Brunswick, in a municipal election to be held on May 14, 2012.

April 2, 2012

KATHY NAKAMURA
Director General
Political Activities Directorate

[15-1-o]

prestations (PM-02), Centre d'enquête de Miramichi, Service Canada (région de l'Atlantique), Ressources humaines et Développement des compétences Canada, Miramichi (Nouveau-Brunswick), la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de se porter candidate, avant et pendant la période électorale, aux postes de conseillère et de mairesse-adjointe pour la ville de Miramichi (Nouveau-Brunswick), à l'élection municipale prévue pour le 14 mai 2012.

Le 2 avril 2012

La directrice générale
Direction des activités politiques
KATHY NAKAMURA

[15-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES

ADMIRAL FISH FARMS LTD.

PLANS DEPOSITED

Admiral Fish Farms Ltd. hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Admiral Fish Farms Ltd. has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the Charlotte County Registry Office, at St. Stephen, New Brunswick, under deposit Nos. 31292742 (site MF-0202) and 31292759 (site MF-0292), a description of the site and plans of existing aquaculture facilities in Seal Cove, in the Bay of Fundy, at Seal Cove, Charlotte County, New Brunswick, in front of lots bearing PIDs 15011976, 01294511, 01293083, 15161409, 15161417, 15187289, 15158835, 15148364, 15148372, 15148380, 15154990, 01294685, 15011836, 15105067, 15171036, 15171044, 15171051 and 15148281.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Manager, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, P.O. Box 1013, Dartmouth, Nova Scotia B2Y 4K2. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of the last notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

St. Stephen, March 29, 2012

GLEN BROWN

[15-1-o]

AVIS DIVERS

ADMIRAL FISH FARMS LTD.

DÉPÔT DE PLANS

La société Admiral Fish Farms Ltd. donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Admiral Fish Farms Ltd. a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau d'enregistrement du comté de Charlotte, à St. Stephen (Nouveau-Brunswick), sous les numéros de dépôt 31292742 (site MF-0202) et 31292759 (site MF-0292), une description de l'emplacement et les plans des installations aquacoles actuelles dans l'anse Seal, dans la baie de Fundy, à Seal Cove, dans le comté de Charlotte, au Nouveau-Brunswick, en face des lots portant les NIP 15011976, 01294511, 01293083, 15161409, 15161417, 15187289, 15158835, 15148364, 15148372, 15148380, 15154990, 01294685, 15011836, 15105067, 15171036, 15171044, 15171051 et 15148281.

Tout commentaire relatif à l'incidence de cet ouvrage sur la navigation maritime peut être adressé au Gestionnaire, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, Case postale 1013, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B2Y 4K2. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication du dernier avis seront considérés. Même si tous les commentaires respectant les conditions précitées seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera transmise.

St. Stephen, le 29 mars 2012

GLEN BROWN

[15-1]

ALLIED IRISH BANKS, P.L.C.

RELEASE OF ASSETS

Notice is hereby given, pursuant to subsection 599(2) of the *Bank Act* (Canada), that Allied Irish Banks, p.l.c. intends to make application to the Superintendent of Financial Institutions on or after May 7, 2012, for the release of its assets in Canada.

Allied Irish Banks, p.l.c. has discharged or provided for the discharge of all of its liabilities in Canada. Depositors or creditors of Allied Irish Banks, p.l.c. opposing the release must file their opposition with the Superintendent of Financial Institutions (Canada), 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before May 7, 2012.

Toronto, March 24, 2012

ALLIED IRISH BANKS, P.L.C.

[12-4-o]

ALLIED IRISH BANKS, P.L.C.

LIBÉRATION D'ACTIF

Avis est par les présentes donné, aux termes du paragraphe 599(2) de la *Loi sur les banques* (Canada), que Allied Irish Banks, p.l.c. prévoit demander au surintendant des institutions financières, à compter du 7 mai 2012, la libération de ses éléments d'actif au Canada.

Allied Irish Banks, p.l.c. a acquitté la totalité de ses dettes au Canada ou a pris des dispositions pour leur acquittement. Les déposants ou les créanciers de Allied Irish Banks, p.l.c. qui s'opposent à la libération doivent faire acte d'opposition auprès du Surintendant des institutions financières (Canada), 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 7 mai 2012.

Toronto, le 24 mars 2012

ALLIED IRISH BANKS, P.L.C.

[12-4-o]

ARCH INSURANCE COMPANY

ASSUMPTION REINSURANCE AGREEMENT

Notice is hereby given that the Canadian Branch of Arch Insurance Company intends to apply to the Superintendent of Financial Institutions on or after May 15, 2012, for approval, pursuant to

COMPAGNIE D'ASSURANCE ARCH

CONVENTION DE RÉASSURANCE DE PRISE EN CHARGE

Avis est par les présentes donné que la succursale canadienne de Compagnie d'assurance Arch a l'intention de demander au surintendant des institutions financières (Canada) le 15 mai 2012

section 587.1 of the *Insurance Companies Act* (Canada) [the "Act"], to cause itself to be reinsured, on an assumption reinsurance basis, against all of the risks undertaken by it in respect of its policies in Canada, by Arch Insurance Canada Ltd., a company proposed to be incorporated under the Act.

A copy of the proposed Assumption Reinsurance Agreement is available to policyholders at the Canadian head office of Arch Insurance Company, located at 77 King Street W, Suite 3600, P.O. Box 308, Toronto-Dominion Centre, Toronto, Ontario M5K 1K2, during regular business hours for a 30-day period after the date of publication of this notice. Any policyholder who wishes to obtain a copy of the Assumption Reinsurance Agreement may do so by writing to the Chief Agent, at the above-noted address.

Toronto, April 14, 2012

ARCH INSURANCE COMPANY

[15-1-o]

ou ultérieurement et conformément à l'article 587.1 de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada) [la « Loi »] l'approbation de se réassurer, aux fins de prise en charge, contre la totalité des risques qu'elle accepte aux termes de ses polices canadiennes, auprès d'Arch assurances Canada Ltée, société qui doit être constituée sous le régime de la Loi.

Les titulaires de police peuvent prendre connaissance de la convention de réassurance de prise en charge au siège social canadien de Compagnie d'assurance Arch, situé au 77, rue King Ouest, Bureau 3600, Case postale 308, Toronto-Dominion Centre, Toronto (Ontario) M5K 1K2, durant les heures normales de bureau au cours des 30 jours suivant la publication du présent avis. Les titulaires de police qui souhaitent obtenir une copie de la convention de réassurance de prise en charge peuvent en faire la demande par écrit à l'agent principal à l'adresse indiquée ci-dessus.

Toronto, le 14 avril 2012

COMPAGNIE D'ASSURANCE ARCH

[15-1-o]

BERKSHIRE HATHAWAY REINSURANCE (IRELAND) LIMITED

APPLICATION FOR AN ORDER

Notice is hereby given that Berkshire Hathaway Reinsurance (Ireland) Limited intends to make an application under section 574 of the *Insurance Companies Act* (Canada) for an order approving the insuring in Canada of risks, under the name Berkshire Hathaway Reinsurance (Ireland) Limited, within the following classes of insurance: life and accident and sickness. All classes of insurance are limited to the business of reinsurance. The head office of the company is located in Dublin, Ireland, and its Canadian Chief Agency will be located in Toronto, Ontario.

Toronto, April 7, 2012

BERKSHIRE HATHAWAY REINSURANCE (IRELAND) LIMITED

By its Solicitors

CASSELS BROCK & BLACKWELL LLP

[14-4-o]

BERKSHIRE HATHAWAY REINSURANCE (IRELAND) LIMITED

DEMANDE D'AGRÉMENT

Avis est donné par les présentes que Berkshire Hathaway Reinsurance (Ireland) Limited a l'intention de faire une demande d'agrément en vertu de l'article 574 de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada) pour un agrément l'autorisant à garantir des risques au Canada, ce sous la dénomination sociale de Berkshire Hathaway Reinsurance (Ireland) Limited, dans les branches d'assurance vie et d'assurance accident et maladie. Toutes les branches d'assurance sont limitées aux opérations de réassurance. Le siège social de la société est situé à Dublin, en Irlande, et l'agence principale au Canada sera située à Toronto (Ontario).

Toronto, le 7 avril 2012

BERKSHIRE HATHAWAY REINSURANCE (IRELAND) LIMITED

Par ses procureurs

CASSELS BROCK & BLACKWELL LLP

[14-4-o]

CANADA-ISRAEL COMMITTEE

SURRENDER OF CHARTER

Notice is hereby given that Canada-Israel Committee intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter pursuant to subsection 32(1) of the *Canada Corporations Act*.

March 26, 2012

SHIMON KOFFLER FOGEL

Chief Executive Officer

[15-1-o]

COMITÉ CANADA-ISRAEL

ABANDON DE CHARTE

Avis est par les présentes donné que Comité Canada-Israel demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu du paragraphe 32(1) de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 26 mars 2012

Le chef de la direction

SHIMON KOFFLER FOGEL

[15-1-o]

LA SOCIÉTÉ STRATÉJ - POUR L'AVANCEMENT DES MINISTÈRES

SURRENDER OF CHARTER

Notice is hereby given that LA SOCIÉTÉ STRATÉJ - POUR L'AVANCEMENT DES MINISTÈRES intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter pursuant to subsection 32(1) of the *Canada Corporations Act*.

April 2, 2012

SUZANNE BRISEBOIS
President

[15-1-o]

LA SOCIÉTÉ STRATÉJ - POUR L'AVANCEMENT DES MINISTÈRES

ABANDON DE CHARTE

Avis est par les présentes donné que LA SOCIÉTÉ STRATÉJ - POUR L'AVANCEMENT DES MINISTÈRES demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu du paragraphe 32(1) de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 2 avril 2012

La présidente
SUZANNE BRISEBOIS

[15-1-o]

WILMINGTON TRUST CANADA, LTD.

APPLICATION TO ESTABLISH A TRUST COMPANY

Notice is hereby given, pursuant to subsection 24(2) of the *Trust and Loan Companies Act* (Canada), that M&T Bank intends to apply to the Minister of Finance for the issue of letters patent incorporating a trust company under the *Trust and Loan Companies Act* (Canada) primarily focused on corporate trust service.

The trust company will carry on business in Canada under the name of Wilmington Trust Canada, Ltd., in English, and Société de fiducie Wilmington Canada, ltée., in French, and its head office will be located in Toronto, Ontario.

Any person who objects may submit an objection in writing to the Office of the Superintendent of Financial Institutions at 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before May 28, 2012.

Note: The publication of this notice should not be construed as evidence that letters patent will be issued to establish the trust company. The granting of the order will be dependent upon the normal *Trust and Loan Companies Act* (Canada) application review process and the discretion of the Minister of Finance.

March 29, 2012

M&T BANK

[14-4-o]

SOCIÉTÉ DE FIDUCIE WILMINGTON CANADA, LTÉE.

DEMANDE D'ÉTABLISSEMENT D'UNE SOCIÉTÉ DE FIDUCIE

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 24(2) de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* (Canada) [« Loi »], que M&T Bank a l'intention de déposer auprès du ministre des Finances une demande de lettres patentes en vue de constituer une société de fiducie en vertu de la Loi, principalement axée sur les services fiduciaires aux entreprises.

La société de fiducie exercera des activités au Canada sous la dénomination anglaise Wilmington Trust Canada, Ltd. et sous la dénomination française Société de fiducie Wilmington Canada, ltée. et son siège social sera situé à Toronto, en Ontario.

Toute personne qui s'oppose peut notifier par écrit une opposition au Bureau du surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 28 mai 2012.

Nota : La publication du présent avis ne devrait pas être interprétée comme une preuve que les lettres patentes seront délivrées en vue de la constitution de la société de fiducie. La délivrance des lettres patentes est assujettie au processus d'examen normal des demandes en vertu de la Loi et à l'approbation du ministre des Finances.

Le 29 mars 2012

M&T BANK

[14-4-o]

PROPOSED REGULATIONS

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Table of Contents

Table des matières

	Page
Environment, Dept. of the	
Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations	920

	Page
Environnement, min. de l'	
Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs	920

Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations

Statutory authority

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Sponsoring department

Department of the Environment

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(*This statement is not part of the Regulations*.)

Executive summary

Issue: As a result of human activities, predominantly the combustion of fossil fuels, the atmospheric concentrations of greenhouse gases (GHGs) have increased substantially since the onset of the industrial revolution. In view of the historical emissions of GHGs from anthropogenic sources, and the quantity of emissions expected in the near future, GHGs, as significant air pollutants, are expected to remain a key contributor to climate change.

Transportation is one of the largest sources of GHG emissions in Canada, accounting for about 28% of total emissions in 2009. Heavy-duty vehicles accounted for around 7% of total GHG emissions or 24% of transportation emissions. Accordingly, taking action to reduce emissions from new on-road heavy-duty vehicles is an essential element of the Government's strategy to reduce air pollutants and GHG emissions to protect the environment and the health of Canadians.

Description: The objective of the proposed *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations* (the proposed Regulations) is to reduce GHG emissions by establishing mandatory GHG emission standards for new on-road heavy-duty vehicles and engines that are aligned with U.S. national standards. The development of common North American standards will provide a level playing field that will lead North American manufacturers to produce more advanced vehicles, which enhances their competitiveness.

The proposed Regulations would apply to companies manufacturing and importing new on-road heavy-duty vehicles and engines of the 2014 and later model years for the purpose of sale in Canada. They would apply to the whole range of new on-road heavy-duty vehicles from full-size pickup trucks and vans to tractors and buses, as well as a wide variety of vocational vehicles such as freight, delivery, service, cement, and dump trucks. The proposed Regulations would also include provisions that establish compliance flexibilities which include a carbon dioxide (CO_2) emission credit system for

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

Fondement législatif

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

Ministère responsable

Ministère de l'Environnement

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(*Ce résumé ne fait pas partie du Règlement*.)

Résumé

Question : En conséquence des activités humaines, principalement la combustion de combustibles fossiles, les concentrations atmosphériques de gaz à effet de serre (GES) ont augmenté considérablement depuis le début de la révolution industrielle. Étant donné les émissions historiques de GES provenant de sources anthropiques et la quantité d'émissions prévues dans un avenir rapproché, tout porte à croire que les GES, en tant qu'importants polluants atmosphériques, demeureront une des principales causes des changements climatiques.

Le transport constitue l'une des principales sources d'émissions de GES au Canada; en 2009, il représentait environ 28 % des émissions totales. Les véhicules lourds représentent environ 7 % des émissions de GES totales ou 24 % des émissions provenant du transport. En conséquence, prendre des mesures pour réduire les émissions provenant des véhicules lourds routiers neufs est un élément essentiel de la stratégie gouvernementale visant à réduire les polluants atmosphériques et les émissions de GES afin de protéger l'environnement et la santé des Canadiennes et des Canadiens.

Description : L'objectif du projet de règlement du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs* est de réduire les émissions de GES en établissant des normes d'émissions de GES obligatoires pour les véhicules lourds routiers neufs et leurs moteurs alignées sur les normes nationales des États-Unis. L'élaboration de normes communes en Amérique du Nord assurera la mise en place de règles de jeu équitables qui permettront aux constructeurs nord-américains de produire des véhicules plus avancés, ce qui augmente leur compétitivité.

Le projet de règlement viserait les entreprises qui fabriquent et importent de nouveaux véhicules lourds routiers et leurs moteurs des années de modèle 2014 et ultérieures dans le but de les vendre au Canada. Il viserait toute la gamme des nouveaux véhicules lourds routiers : des camionnettes et des fourgonnettes lourdes aux tracteurs routiers et aux autobus, ainsi qu'une grande variété de véhicules spécialisés comme les camions de fret, de livraison et de service, les bétonnières et les camions à ordures. Le projet de règlement comporterait aussi des dispositions qui établissent des mesures de souplesse en matière de

generating, banking and trading emission credits. Flexibilities also include additional credits for hybrid vehicles and electric vehicles, as well as for innovative technologies to reduce GHG emissions. Companies would also be required to submit annual reports and maintain records relating to the GHG emission performance of their vehicles and fleets.

Cost-benefit statement: The proposed Regulations are estimated to result in a reduction of approximately 19.0 megatonnes (Mt) of carbon dioxide equivalent (CO_2e) in GHG emissions over the lifetime of vehicles produced in the model years 2014–2018 (MY2014–2018) cohort.

The present value of the cost of the proposed Regulations is estimated at $0.8 billion, largely due to the additional vehicle technology costs required by the proposed Regulations. The total benefits are estimated at $5.0 billion, due to the avoided social cost of carbon, and fuel savings ($4.5 billion). Over the lifetime of vehicles produced in MY2014–2018, the present value of the net benefit of the proposed Regulations is estimated at $4.2 billion.

Business and consumer impacts: Although owners and operators of heavy-duty vehicles would not be subject to the proposed Regulations, they are expected to face higher purchase prices for new heavy-duty vehicles. The technologies embodied in the vehicles in order to comply with the proposed Regulations would bring fuel savings that would outweigh the costs of these technologies. These available technologies were carefully selected to ensure broad industry support through the adoption of safe and currently available "off-the-shelf" technologies. The technology improvements will enhance the competitiveness of heavy-duty vehicles manufacturers; the increased fuel efficiencies of the vehicles are also expected to make the trucking industry more competitive. Despite their benefits, and while there will likely be some vehicle technology improvement, it is not expected that those technologies would be introduced to the same extent in the market place in the absence of regulations.

Domestic and international coordination and cooperation: Consultations were conducted with industry, provincial and territorial governments, other federal government departments and environmental non-governmental organizations (ENGOs). Environment Canada and Transport Canada co-hosted three consultation group meetings that included representatives from the above-mentioned stakeholders. Environment Canada also released two consultation documents. Comments received during consultation served to inform the development of the proposed Regulations. In addition, Environment Canada has conducted joint testing and research with the United States Environmental Protection Agency (U.S. EPA) to support the development of common standards.

Performance measurement and evaluation plan: The Performance Measurement and Evaluation Plan (PMEP) describes the desired outcomes of the proposed Regulations,

conformité qui incluent un système de points relatifs aux émissions de dioxyde de carbone (CO_2) permettant l'acquisition, l'accumulation et l'échange de points. Ces mesures de souplesse incluraient également des points supplémentaires pour les véhicules hybrides et les véhicules électriques, ainsi que pour l'introduction de technologies innovatrices visant à réduire les émissions de GES. On exigerait aussi des entreprises qu'elles soumettent des rapports annuels et consignent des dossiers sur le rendement de leurs véhicules et de leurs parcs en matière de GES.

Énoncé des coûts et avantages : On estime que le projet de règlement entraînera une réduction d'environ 19,0 mégatonnes (Mt) en équivalent de dioxyde de carbone (CO_2e) des émissions de gaz à effet de serre au cours de la durée de vie des nouveaux véhicules routiers lourds vendus entre 2014 et 2018 (années de modèles 2014 à 2018).

On estime que la valeur actuelle du coût du projet de règlement sera de 0,8 milliard de dollars, un montant attribuable en grande partie aux coûts supplémentaires de la technologie des véhicules que le projet de règlement exige. Les avantages totaux sont estimés à 5 milliards de dollars, en raison du coût social du carbone évité et des économies de carburant (4,5 milliards de dollars). Au cours de la durée de vie des véhicules produits des années de modèles 2014 à 2018, on estime que la valeur actuelle des avantages nets du projet de règlement sera de 4,2 milliards de dollars.

Incidences sur les entreprises et les consommateurs : Bien que les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds ne soient pas visés par le projet de règlement, ils verront une augmentation du coût des nouveaux véhicules lourds. Les nouvelles technologies dont les véhicules seraient munis afin de se conformer au projet de règlement entraîneraient des économies de carburant qui dépasseraient les coûts de ces technologies. Les technologies disponibles ont été attentivement sélectionnées afin d'assurer l'appui général de l'industrie par l'adoption de technologies sécuritaires et présentement sur le marché. Les améliorations apportées par ces technologies rendraient les constructeurs de véhicules lourds plus concurrentiels; il est également prévu que l'augmentation du rendement énergétique des véhicules rendra l'industrie du camionnage plus compétitive. Malgré ces avantages et les améliorations en ce qui concerne les technologies pour les véhicules, il n'est pas prévu que l'étendue de l'introduction de ces technologies sur le marché sera aussi importante en absence d'une réglementation.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : Des consultations ont été menées avec l'industrie, les gouvernements provinciaux et territoriaux, d'autres ministères du gouvernement fédéral et des organisations non gouvernementales de l'environnement. Environnement Canada et Transports Canada ont coprésidé trois rencontres de consultation auxquelles des représentants des groupes d'intervenants susmentionnés ont participé. Environnement Canada a également rendu public deux documents de consultation. Les commentaires reçus lors des consultations ont servi à l'élaboration du projet de règlement. De plus, Environnement Canada a effectué des essais et des recherches conjoints avec l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis afin d'appuyer l'élaboration de normes communes.

Mesures de rendement et plan d'évaluation : Le plan d'évaluation et de mesure du rendement décrit les résultats souhaités du projet de règlement, comme les réductions des

such as GHG emissions reductions, and establishes indicators to measure and evaluate the performance of the proposed Regulations in achieving these outcomes. The measurement and evaluation will be tracked on a yearly basis, with a five-year compilation assessment, and will be based on the information and data submitted in accordance with the reporting requirements and records of the companies.

émissions de GES, et établit des indicateurs pour mesurer et évaluer le rendement du projet de règlement dans l'atteinte de ces objectifs. La mesure et l'évaluation feront l'objet d'un suivi annuel, avec une évaluation des résultats recueillis au bout de cinq ans, et seront fondées sur l'information et les données soumises conformément aux exigences de déclaration, ainsi qu'aux dossiers des entreprises.

1. *Issue*

As a result of human activities, predominantly the combustion of fossil fuels, the atmospheric concentrations of greenhouse gases (GHGs) have increased substantially since the onset of the industrial revolution. In view of the historical emissions of GHGs from anthropogenic sources, and the quantity of emissions expected in the near future, GHGs are expected to remain a key contributor to climate change.

Across Canada we are witnessing the negative impacts of a changing climate first-hand. For example, a warming climate has been linked to the melting of permafrost in the north that has destabilized the foundations of homes and schools. While the specific impacts vary by region, all of Canada's provinces and territories are experiencing the effects of a changing climate.[1]

While Canada accounts for just 2% of global GHG emissions, its per capita emissions are among the highest in the world and continue to increase. In 2009, GHG emissions in Canada totalled 690 megatonnes (Mt) as shown in Table 1 below:

Table 1: Canada's GHG emissions

Source (Mt)	2005	2009
Total	731	690
Transportation	193	190
Heavy-duty vehicles	44	45

Source: National Inventory report: 1990–2009

As this table indicates, the transportation sector (air, marine, rail, road and other modes) is a significant source of GHG emissions in Canada, accounting for 28% of total emissions in 2009. Within this sector, heavy-duty vehicles account for nearly 24% of GHG emissions, or approximately 7% of total emissions in Canada.[2] Emissions in the overall transportation sector fell by about 3 Mt from 2005 to 2009, although heavy-duty vehicle emissions rose by about 1 Mt.

Accordingly, taking action to reduce GHG emissions from new on-road heavy-duty vehicles and their engines is an essential element of the Government of Canada's strategy to reduce GHG emissions to protect the environment and the health of Canadians. Carbon dioxide (CO_2) is the predominant GHG emitted by motor vehicles and is directly related to the amount of fuel that is consumed by vehicles. Vehicles also emit other GHGs, including tailpipe emissions of methane (CH_4) and nitrous oxide (N_2O), and hydrofluorocarbons (HFCs) through the leakage of air conditioning system refrigerant, gases which all have higher global warming potential than CO_2. Reductions of those emissions are not related to or do not significantly contribute to fuel savings.

[1] Canada's Action on Climate Change, www.climatechange.gc.ca/default.asp?lang=En&n=036D9756-1.

[2] Canada's Greenhouse Gas Inventory, 2009, www.ec.gc.ca/ges-ghg/default.asp?lang=En&n=72E6D4E2-1.

1. *Question*

En conséquence des activités humaines, principalement la combustion de combustibles fossiles, les concentrations atmosphériques de gaz à effet de serre (GES) ont augmenté considérablement depuis le début de la révolution industrielle. Étant donné les émissions historiques de GES provenant de sources anthropiques et la quantité d'émissions prévues dans un avenir rapproché, tout porte à croire que les GES demeureront une des principales causes des changements climatiques.

On constate directement partout au Canada les impacts négatifs des changements climatiques. Par exemple, le réchauffement climatique a été associé à la fonte du pergélisol dans le Nord, ce qui a déstabilisé les fondations de maisons et d'écoles. Bien que les impacts spécifiques varient selon la région, l'ensemble des provinces et des territoires canadiens subissent les effets des changements climatiques[1].

Bien que le Canada produise seulement 2 % des émissions mondiales de GES, ses émissions par habitant demeurent parmi les plus élevées du monde et ne cessent d'augmenter. En 2009, les émissions de GES au Canada totalisaient 690 mégatonnes (Mt), telles qu'elles sont présentées dans le tableau 1 suivant :

Tableau 1 : Émissions de GES au Canada

Source (Mt)	2005	2009
Total	731	690
Transport	193	190
Véhicules lourds	44	45

Source : Rapport d'inventaire national 1990-2009

Comme ce tableau l'indique, le secteur des transports (transport aérien, maritime, ferroviaire, de surface et autres modes) est une importante source d'émissions de GES au Canada, représentant 28 % des émissions totales en 2009. Dans ce secteur, les véhicules lourds représentent près de 24 % des émissions de GES, soit environ 7 % des émissions totales au Canada[2]. Les émissions dans l'ensemble du secteur des transports ont diminué d'environ 3 Mt de 2005 à 2009; cependant, les émissions provenant des véhicules lourds ont augmenté de 1 Mt.

C'est pourquoi prendre des mesures afin de réduire les émissions de GES provenant des véhicules lourds routiers neufs et leurs moteurs est un élément essentiel de la stratégie du gouvernement du Canada visant à réduire les émissions de GES, de manière à protéger l'environnement et la santé des Canadiennes et des Canadiens. Le dioxyde de carbone (CO_2) est le principal GES produit par les véhicules à moteur et il y a une relation directe avec la quantité de carburant consommée par les véhicules. Les véhicules produisent aussi d'autres GES, notamment des émissions d'échappement de méthane (CH_4) et d'oxyde d'azote (N_2O), et aussi d'hydrofluorocarbones (HFC) en raison de fuites de réfrigérants du système de climatisation, lesquelles ont toutes un potentiel de réchauffement de la planète plus élevé que les

[1] L'action du Canada sur les changements climatiques, www.climatechange.gc.ca/default.asp?lang=Fr&n=036D9756-1.

[2] Inventaire canadien des gaz à effet de serre, 2009, www.ec.gc.ca/ges-ghg/default.asp?lang=En&n=72E6D4E2-1.

2. ***Objectives***

2.1. GHG reductions

The Government of Canada is committed to reducing Canada's total GHG emissions to 17% below its 2005 levels by 2020 (i.e. from 731 to 607 Mt) — a target that is identified in the Copenhagen Accord and the Cancun Agreements. By establishing mandatory GHG emission standards for new on-road heavy-duty vehicles and engines beginning in 2014, Canada will move closer to its Copenhagen 2020 target.

The implementation of a comprehensive set of national standards reflecting a common North American approach for regulating GHG emissions from new on-road heavy-duty vehicles and engines would lead to environmental improvements for Canadians and provide regulatory certainty for Canadian manufacturers. Aligning Canadian standards with new U.S. regulations would also set a North American level playing field in the transportation sector.

The proposed Regulations will require manufacturers selling heavy-duty vehicles and engines in Canada to deploy emission reduction technologies, which will benefit both the environment and Canadians.

2.2. Regulatory burden

The proposed Regulations are designed to achieve the objectives above while minimizing the regulatory compliance burden of regulated Canadian industries through the alignment of heavy-duty vehicle regulations in Canada and in the United States. The reporting requirements were designed to assess the performance of the proposed Regulations against the targets established in the Performance Measurement and Evaluation Plan (see section 15) while minimizing the reporting burden of industry. The proposed Regulations would also allow regulatees to use the same GHG emissions model (GEM) as regulatees in the United States will use. This GEM is an accurate and cost-effective tool to assess compliance in either country.

3. ***Description***

3.1. Key elements of the proposed Regulations

The proposed Regulations would introduce progressively more stringent GHG emission standards for new on-road heavy-duty vehicles and engines that would align with the national GHG emission standards and test procedures of the United States Environmental Protection Agency (U.S. EPA) for the 2014 model year and subsequent model years. The proposed Regulations would apply to companies manufacturing and importing new on-road heavy-duty vehicles and engines for the purpose of sale in Canada.

3.2. Prescribed regulatory classes

The proposed Regulations would reduce greenhouse gas emissions from the whole range of new on-road heavy-duty vehicles, from full-size pickup trucks and vans to tractors, from a wide variety of vocational vehicles such as school, transit and intercity buses to freight, delivery, service, cement, garbage and dump trucks.

émissions de CO_2. Les réductions de ces émissions ne sont pas liées ou ne contribuent pas aux économies de carburant de façon importante.

2. ***Objectifs***

2.1. Réduction de GES

Le gouvernement du Canada s'est engagé, dans le cadre de l'Accord de Copenhague et les Accords de Cancun, à réduire d'ici 2020 les émissions totales de GES de 17 % par rapport aux niveaux de 2005 (c'est-à-dire de 731 Mt à 607 Mt). En établissant des normes d'émissions de GES obligatoires pour les véhicules lourds routiers neufs et leurs moteurs des années de modèle 2014 et ultérieures, le Canada se rapprochera de ses cibles de 2020, issues de l'Accord de Copenhague.

La mise en œuvre d'une série complète de normes nationales visant à réglementer les émissions de GES provenant des véhicules lourds routiers neufs et leurs moteurs reflétant une approche commune nord-américaine apporterait des améliorations environnementales pour les Canadiens et les Canadiennes et donnerait une certitude réglementaire aux constructeurs canadiens. Des normes du Canada alignées sur des nouveaux règlements des États-Unis établiraient également des règles de jeu équitables dans le secteur des transports en Amérique du Nord.

Le projet de règlement obligera les constructeurs qui vendent des véhicules lourds et leurs moteurs au Canada à mettre en place des technologies de réduction des émissions qui seront bénéfiques à la fois pour l'environnement et les Canadiens et les Canadiennes.

2.2. Fardeau réglementaire

Le règlement proposé est formulé de façon à permettre l'atteinte des objectifs susmentionnés, tout en minimisant le fardeau de la conformité réglementaire de l'industrie canadienne réglementée par le fait que le règlement du Canada sur les véhicules lourds sera aligné sur celui des États-Unis. Les exigences de déclaration relatives aux rapports ont été élaborées pour évaluer le rendement du projet de règlement dans l'atteinte des objectifs du plan d'évaluation et de mesure du rendement (voir la partie 15), tout en minimisant le fardeau de l'industrie relatif aux rapports. Le projet de règlement prévoit aussi que les entités réglementées utiliseront le même modèle de simulation informatique (GEM) que celles des États-Unis. Ce modèle est un outil précis et rentable pour évaluer la conformité dans l'un ou l'autre des pays.

3. ***Description***

3.1. Éléments clés du projet de règlement

Le projet de règlement permettrait d'établir des normes d'émissions canadiennes de plus en plus rigoureuses en matière de GES pour ce qui est des véhicules lourds routiers neufs et leurs moteurs qui seraient alignées sur les normes d'émissions de GES nationales et les procédures d'essais de la Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis pour les années de modèle 2014 et ultérieures. Le projet de règlement viserait les entreprises qui fabriquent et importent de nouveaux véhicules lourds routiers et leurs moteurs dans le but de les vendre au Canada.

3.2. Catégories réglementaires

Le projet de règlement viserait à réduire les émissions de GES de toute la gamme de nouveaux véhicules lourds routiers : des camionnettes et des fourgonnettes lourdes aux tracteurs routiers, ainsi que d'une grande variété de véhicules spécialisés, comme les autobus scolaires, de transit et intervilles, aux camions de fret, de livraison et de service, aux bétonnières et aux camions à ordures.

The new Regulations would be aimed at all on-road vehicles with a gross vehicle weight rating of more than 3 856 kg (8 500 lb.), except those vehicles that are subject to the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*. Trailers would not be subject to the proposed Regulations.

The proposed Regulations would recognize the utility of vehicles and introduce GHG emission standards that would apply to the three prescribed regulatory classes of heavy-duty vehicles. Under the proposed Regulations, the full-size pickup trucks and vans would be regulated as "Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles," and combination tractors as "tractors." All other heavy-duty vehicles not covered by the two previously mentioned prescribed regulatory classes would be regulated as "vocational vehicles," which include buses. Furthermore, the proposed Regulations would establish a prescribed regulatory class for heavy-duty engines designed to be used in a vocational vehicle or a tractor.

3.3. Emission standards for CO_2, N_2O and CH_4

The standards in the proposed Regulations would address emissions of CO_2, N_2O and CH_4 from heavy-duty vehicles and engines. The proposed Regulations would also include measures to require reductions in leakage of the hydrofluorocarbon refrigerant used in cabin air-conditioning systems.

For Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles, the proposed Regulations would include emission standards for CO_2, N_2O and CH_4. In regards to CO_2 emissions, the standard would be a fleet average CO_2 emission standard for all vehicles of a company's fleet.

In regard to vocational vehicles and tractors, the proposed Regulations would include heavy-duty engine standards for CO_2, N_2O and CH_4, and also separate vehicle standards for CO_2.

The proposed standards are structured not to constrain the size and power of heavy-duty vehicles, recognizing that these vehicles are designed to perform work. The proposed standards would be expressed in grams per unit of work, therefore allowing a more powerful vehicle to proportionally emit more GHGs than a less powerful vehicle.

3.4. Compliance assessment and computer simulation model

For standards applicable to Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles, regulatees would measure the vehicle performance using prescribed test cycles on a chassis dynamometer, similarly to existing procedures for light-duty vehicles under the current *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*.

The performance of engines installed on vocational vehicles and tractors would be measured using prescribed test cycles on an engine dynamometer, i.e. the same ones used to measure criteria air contaminants under the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

Compliance with the vehicle standards for vocational vehicles and tractors would be assessed using a computer simulation model. This model is readily available at no charge and would assess the emission reductions of a vehicle equipped with one or

En effet, le nouveau règlement viserait tous les véhicules routiers avec un poids nominal brut du véhicule supérieur à 3 856 kg (8 500 lb), à l'exception des véhicules qui sont régis par le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*. Les remorques ne seraient pas assujetties au projet de règlement.

Le projet de règlement reconnaîtrait l'utilité des véhicules et établirait des normes d'émissions de GES qui s'appliqueraient à trois catégories réglementaires de véhicules lourds prescrites. En vertu du projet de règlement, les camionnettes et les fourgonnettes lourdes seraient régies comme les « véhicules lourds des classes 2B et 3 », et les tracteurs de semi-remorque, comme les « tracteurs routiers ». Tous les autres véhicules lourds qui ne sont pas couverts par les deux catégories réglementaires prescrites précédentes seraient régis comme des « véhicules spécialisés », lesquels comprennent les autobus. De plus, le projet de règlement prévoit une catégorie réglementaire pour les moteurs de véhicules lourds conçus pour être utilisés dans un véhicule spécialisé ou un tracteur routier.

3.3. Normes d'émissions de CO_2, de N_2O et de CH_4

Les normes proposées dans le projet de règlement régiraient les émissions de CO_2, de N_2O et de CH_4 provenant des véhicules lourds et leurs moteurs. Le projet de règlement comprendrait également des mesures de réduction des fuites de fluide de réfrigérants d'hydrofluorocarbone utilisés dans les systèmes de climatisation des cabines.

Pour ce qui est des véhicules lourds des classes 2B et 3, le projet de règlement prévoit des normes d'émissions de CO_2, de N_2O et de CH_4. En ce qui a trait aux émissions de CO_2, la norme serait une norme moyenne d'émissions de CO_2 pour l'ensemble des véhicules du parc de l'entreprise.

Dans le cas des véhicules spécialisés et des tracteurs routiers, le projet de règlement prévoit des normes pour les moteurs de ces véhicules lourds en ce qui a trait aux émissions de CO_2, de N_2O et de CH_4, et il prévoit également des normes de CO_2 distinctes pour le véhicule.

Le projet de règlement est structuré de façon à ne pas contraindre la cylindrée et la puissance des véhicules lourds, en tenant compte du fait que ces véhicules sont conçus pour effectuer un travail. Les normes d'émissions proposées seraient exprimées en gramme par unité de travail, ce qui permettrait à un véhicule plus puissant d'émettre proportionnellement plus de GES qu'un véhicule moins puissant.

3.4. Évaluation de la conformité et modèle de simulation informatique

En ce qui a trait aux normes visant les véhicules lourds des classes 2B et 3, les entités réglementées mesureraient le rendement du véhicule à l'aide de cycles d'essai prescrits sur un dynamomètre de châssis, de façon similaire aux procédures existantes pour les véhicules légers en vertu du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* actuel.

Le rendement des moteurs conçus pour les véhicules spécialisés et les tracteurs routiers serait mesuré à l'aide de cycles d'essai prescrits sur un dynamomètre de moteur, c'est-à-dire les mêmes que ceux servant à mesurer les principaux polluants atmosphériques, en vertu du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

La conformité aux normes des véhicules spécialisés et des tracteurs routiers serait mesurée à l'aide d'un modèle de simulation informatique. Ce modèle de simulation est disponible facilement et gratuitement, et il permettrait d'évaluer les réductions des

more non-engine-related technologies, such as aerodynamic fairings, low rolling resistance tires, a speed limiter, weight reduction technologies, and idle reduction technology. The simulation model will also assign to vehicles a pre-determined payload and engine size. As a result, Canadian manufacturers will not be disadvantaged compared to U.S. manufacturers due to the higher average payloads in Canada.

3.5. CO_2 emission credit system

The proposed Regulations would include a system of emission credits to help meet overall environmental objectives in a manner that provides the regulated industry with compliance flexibility. The CO_2 emission credit system would allow companies to generate, bank and trade emission credits. Under this system, companies would be allowed to manufacture or import vehicles and engines with emission levels worse than the applicable emission standard, and others performing better than the standard, provided that their average fleet emission level does not exceed the applicable emission standard.

Credits would be obtained by companies whose average fleet emission levels fall below the applicable standard, while deficits would be incurred by companies whose fleet emissions exceed the applicable standard. Credits may be applied by a company to offset a past deficit for up to three model years prior to the year in which the credits were earned, or may be banked to offset a future deficit for up to five model years after the year in which the credits were obtained. Credits may also be transferred to another company. A company would calculate emission credits and deficits in units of megagrams of CO_2, for each of its heavy-duty vehicle or engine fleets and averaging sets of a given model year.

3.6. Additional emission credits

The proposed Regulations would allow companies that incorporate certain technologies that provide improvements in reducing CO_2e emissions to be eligible for additional emission credits when participating in the credit system.

Companies that manufacture or import, prior to the coming into force of the applicable standards, heavy-duty vehicles or engines that have emissions that are below the proposed required emissions standards would also have the possibility to generate early action credits.

The methods to calculate the additional credits would be aligned with those of the United States. A company would not be allowed to obtain additional credits more than once for the same type of GHG emission reduction technology.

3.7. Annual reporting requirements

Beginning with the 2014 model year, companies would be required to submit to the Minister an annual preliminary report for their Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and an annual end of year model report for all their heavy-duty vehicles and engines.

The report would include, for each type of vehicle or engine of a prescribed regulatory class, all necessary information for the calculation of the company's credits or deficits. This would include, amongst others, information such as the applicable emission standards, emission values or rates, and family emission limits.

émissions d'un véhicule muni d'une ou plusieurs technologies qui ne sont pas reliées à la performance du moteur, comme des carénages aérodynamiques, des pneus à faible résistance au roulement, un limiteur de vitesse, des technologies de réduction du poids et une technologie de réduction du temps de marche au ralenti. Le modèle de simulation informatique assignerait au véhicule une charge utile et une cylindrée de moteur prédéterminées. Conséquemment, les constructeurs canadiens ne seront pas désavantagés comparativement à ceux des États-Unis en raison de la charge utile moyenne plus élevée au Canada.

3.5. Système de points relatifs aux émissions de CO_2

De façon à offrir à l'industrie réglementée une souplesse sur le plan de la conformité et pour favoriser l'atteinte d'objectifs environnementaux globaux, le projet de règlement comprendrait un système de points relatifs aux émissions. Le système de points relatifs aux émissions de CO_2 permettrait aux entreprises d'acquérir, d'accumuler et d'échanger des points. En vertu de ce système de points, les entreprises pourraient fabriquer ou importer des véhicules et des moteurs qui ont des niveaux d'émissions moins bons que la norme d'émissions applicable, et d'autres qui sont meilleurs que celle-ci, à condition que le niveau moyen d'émissions de leur parc n'excède pas la norme applicable.

Les points seraient accordés aux entreprises dont le niveau moyen d'émissions du parc est en deçà de leur norme respective, tandis que celles dont le niveau excède leur norme subiraient un déficit. Une entreprise pourrait utiliser ses points pour compenser un déficit rétroactif jusqu'à trois années de modèle précédant l'année au cours de laquelle les points ont été accumulés, ou elle pourrait les accumuler afin de compenser un déficit futur pouvant survenir jusqu'à cinq années de modèle suivant l'année au cours de laquelle les points ont été acquis. Les points pourraient aussi être transférés à une autre entreprise. Une entreprise calculerait ses points et ses déficits relatifs aux émissions, exprimés en unités de mégagrammes de CO_2, pour chacun de ses parcs et de ses groupes de calcul de points de véhicules lourds ou de moteurs pour une année de modèle.

3.6. Points supplémentaires

Le projet de règlement permettrait aux entreprises qui incorporent certaines technologies favorisant la réduction des émissions de CO_2e de bénéficier de points supplémentaires relatifs aux émissions lorsqu'elles participent au système de points.

Il serait aussi possible d'acquérir des points d'action précoce pour les entreprises qui fabriqueraient ou qui importeraient, avant l'entrée en vigueur des normes applicables, des véhicules lourds ou des moteurs qui ont des niveaux d'émissions en deçà des normes d'émissions proposées dans le projet de règlement.

Les méthodes de calcul des points supplémentaires seraient alignées sur celles des États-Unis. Une entreprise ne pourrait pas obtenir de points supplémentaires plus d'une fois pour une même technologie de réduction des émissions de GES.

3.7. Exigences de rapports annuels

À partir de l'année de modèle 2014, les entreprises seraient tenues de soumettre au ministre un rapport annuel préliminaire pour leurs véhicules lourds des classes 2B et 3, ainsi qu'un rapport de fin d'année de modèle pour tous leurs véhicules lourds et moteurs.

Ce rapport inclurait, pour chaque type de véhicule ou moteur d'une catégorie réglementaire, tous les renseignements nécessaires pour calculer le nombre de points obtenus ou le déficit encouru. Cela comprendrait, entre autres, des renseignements comme les normes d'émissions applicables, la valeur ou le taux des émissions, et les limites d'émissions de la famille.

3.8. Other administrative provisions

Several administrative provisions would be aligned with those under existing related regulations under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999), including provisions respecting the national emissions mark, maintenance and submission of records, the cost for test vehicles, application for exemptions and notices of defect. The proposed Regulations would introduce requirements for vocational vehicles and tractors manufactured in stages, in line with similar requirements of the *Motor Vehicle Safety Regulations* under the *Motor Vehicle Safety Act*, governed by Transport Canada.

4. ***Sector profile***

4.1. Heavy-duty vehicle manufacturing and importing

The proposed Regulations have divided these vehicles into three different categories: Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles (full-size pick-up trucks and vans), vocational vehicles, and tractors. Heavy-duty vehicles have a gross vehicle weight rating (GVWR) greater than 3 856 kg (8 500 lb.) and span several GVWR classes: tractors (often called combination tractors) are contained mainly within classes 7 and 8, and vocational vehicles span from class 2B through class 8. Vocational vehicles also comprise a range of vehicle types, including various types of buses.

There are currently only two Canadian manufacturers of heavy-duty trucks, Hino and Paccar, which produce approximately 6 400 vehicles annually that are primarily exported to the United States. There is little to no manufacturing of heavy-duty engines in Canada. There are some Canadian body manufacturers that produce finished vocational vehicles. Canadian bus manufacturers hold an important share of the North American market. Notably, MCI in Manitoba and Prevost in Quebec produce intercity buses; New Flyer, Nova Bus, and Orion produce transit buses; and Girardin Minibus produces school buses and smaller buses. All of these manufacturers sell in both American and Canadian markets.

4.2. Statistics of manufacturing and trade

The Canadian industry, classified in national statistics as Heavy-duty Truck Manufacturing in the North American Industry Classification System (NAICS 33612), includes producers of complete heavy-duty vehicles and chassis, which are either tractors or vocational vehicles under the proposed Regulations. Output of the industry has fallen sharply in the recent recession: from 11 321 vehicles in 2009 to 5 630 in 2010.[3] Most of the vehicles produced are exported to the United States: over 90% in 2009, and about 80% in 2010. The decline in output reflects a reduction in total vehicles purchased in the United States in consequence of reduced economic activity. The industry defined as Motor Vehicle Body Manufacturing (NAICS 336211) included 197 Canadian establishments producing vocational vehicles in 2009.

In 2009, these two heavy-duty vehicle manufacturing industries together generated approximately $3.6 billion in gross revenue and $1.2 billion in gross domestic product; and employed over 10 500 workers. Of total revenue, some $2.1 billion was from

3.8. Autres provisions administratives

Plusieurs provisions administratives seraient alignées sur celles des règlements connexes existants de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)], notamment à l'égard de la marque nationale d'émissions, de la tenue et de la soumission de dossiers, du coût de véhicules d'essai, de demandes d'exemption et d'avis de défaut. Le projet de règlement établirait des exigences pour les véhicules spécialisés et les tracteurs routiers fabriqués par étapes, en conformité avec des exigences semblables du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* en vertu de la *Loi sur la sécurité automobile*, régie par Transports Canada.

4. ***Profil du secteur***

4.1. Fabrication et importation de véhicules lourds

Le projet de règlement classe les véhicules lourds en trois différentes catégories : les véhicules lourds de classes 2B et 3 (les camionnettes et les fourgonnettes lourdes), les véhicules spécialisés et les tracteurs routiers. Les véhicules lourds ont un poids nominal brut du véhicule (PNBV) supérieur à 3 856 kg (8 500 lb) et couvrent plusieurs classes de PNBV : les tracteurs routiers sont compris principalement dans les classes 7 et 8, et les véhicules spécialisés vont de la classe 2B à la classe 8. Les véhicules spécialisés comportent une gamme de types de véhicules, comprenant divers types d'autobus.

Il y a présentement seulement deux constructeurs canadiens de camions lourds, Hino et Paccar, lesquels produisent environ 6 400 véhicules annuellement qui sont essentiellement exportés aux États-Unis. Il y a très peu ou pas de moteurs lourds construits au Canada. Il existe un certain nombre de carrossiers-constructeurs qui fabriquent des véhicules spécialisés complets. Les constructeurs canadiens d'autobus détiennent une part importante du marché nord-américain. En particulier, MCI au Manitoba et Prévost au Québec construisent des autobus intervilles; New Flyer, Nova Bus et Orion produisent des autobus de transit; et Girardin Minibus, des autobus scolaires et de plus petits autobus. Tous ces constructeurs vendent sur le marché américain et canadien.

4.2. Statistiques sur la fabrication et le commerce

L'industrie canadienne, qui est classée dans les statistiques nationales comme la fabrication de camions lourds dans le système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN 33612), comprend les producteurs de véhicules lourds et de châssis, lesquels sont soit des tracteurs routiers ou des véhicules spécialisés selon le projet de règlement. La production de l'industrie a chuté brusquement lors de la récente récession : de 11 321 véhicules en 2009 à 5 630 en 2010[3]. La plupart des véhicules fabriqués sont exportés aux États-Unis : plus de 90 % en 2009, et environ 80 % en 2010. Le déclin de la production reflète la réduction du nombre total de véhicules vendus aux États-Unis en raison de la réduction de l'activité économique. L'industrie définie comme la fabrication de carrosseries de véhicules automobiles (SCIAN 336211) comportait 197 établissements canadiens produisant des véhicules spécialisés en 2009.

En 2009, ces deux industries de la fabrication de véhicules lourds ont ensemble généré environ 3,6 milliards de dollars en chiffre d'affaires brut et 1,2 milliard de dollars en produit intérieur brut. Elles ont employé plus de 10 500 travailleurs. Des

[3] Industry Canada, at www.ic.gc.ca/eic/site/auto-auto.nsf/eng/am02311.html.

[3] Industrie Canada, à l'adresse www.ic.gc.ca/eic/site/auto-auto.nsf/fra/am02311.html.

exports, including $2.0 billion from the United States. Imports of heavy-duty vehicles and engines totalled $3.3 billion in the same year, of which $2.8 billion was from the United States.[4]

4.3. Truck carriers

In 2009, there were some 750 000 heavy-duty trucks of GVWR over 4 536 kg in operation in Canada (Canadian Vehicle Survey, 2009). There were approximately 435 000 medium heavy-duty trucks below 14 970 kg GVWR and 314 000 heavier heavy-duty trucks. The medium heavy-duty truck usage was 8.2 billion vehicle-kilometres, an average of 18 900 km per truck, while the heavy heavy-duty truck usage totalled 21.2 billion vehicle-kilometres, an average of 67 500 km per vehicle. There were 194 000 trucks described as "for-hire," only 26% of the total fleet, but responsible for 46% of total vehicle-kilometres. A further 128 000 trucks were owned by owner-operators, responsible for 21% of total vehicle-kilometres. Such trucks are usually contracted to a larger carrier or company. Some 319 000 vehicles were used in "private trucking," the term used to describe trucks that are not for hire, but are used to carry the owners' goods, including trucks owned by major manufacturers and retailers to transport the goods they own, and also trucks owned by farmers or tradesmen, for example. Such trucks were 43% of the fleet, but were used for only 23% of total vehicle-kilometres, at an average of only 21 000 km per vehicle.

recettes totales, 2,1 milliards de dollars proviennent des exportations, dont 2,0 milliards de dollars des États-Unis. Les importations de véhicules lourds et de moteurs de véhicules lourds ont totalisé 3,3 milliards de dollars au cours de la même année, dont 2,8 milliards de dollars provenant des États-Unis[4].

4.3. Entreprises de camionnage

En 2009, il y avait environ 750 000 véhicules lourds dont le PNBV est de plus de 4 536 kg en service au Canada (Enquête sur les véhicules au Canada, 2009). Il y avait environ 435 000 véhicules lourds moyens, dont le PNBV est moins de 14 970 kg, et 314 000 gros véhicules lourds. L'utilisation des véhicules lourds moyens était de 8,2 milliards de véhicules-kilomètres, soit une moyenne de 18 900 km par véhicule, alors que l'utilisation des gros véhicules lourds totalisait 21,2 milliards de véhicules-kilomètres, soit une moyenne de 67 500 km par véhicule. Il y avait 194 000 véhicules définis comme étant des transporteurs routiers pour compte d'autrui, soit seulement 26 % du total du parc, mais responsable de 46 % du total des véhicules-kilomètres. De plus, 128 000 véhicules appartenaient à des propriétaires exploitants, représentant 21 % des véhicules-kilomètres. Ces véhicules sont généralement utilisés à forfait pour un grand transporteur ou une entreprise. Environ 319 000 véhicules étaient en service en « camionnage privé », expression utilisée pour décrire des véhicules qui ne sont pas pour compte d'autrui, mais qui sont utilisés pour transporter la marchandise du propriétaire, ce qui comprend les véhicules appartenant aux principaux constructeurs et distributeurs pour transporter leur propre marchandise, ainsi que les véhicules appartenant, par exemple, aux fermiers ou aux commerçants. De tels véhicules représentaient 43 % du parc, mais ont été en service pour 23 % du nombre total de véhicules-kilomètres, soit une moyenne de seulement 21 000 km par véhicule.

Table 2: Heavy-duty truck use in Canada in 2009

Ownership/Use	Vehicles (thousands)				Vehicle-kilometres (billions)				Kilometre/vehicle		
	Medium	Heavy	Total	Proportion	Medium	Heavy	Total	Proportion	Medium	Heavy	Total
For-hire	51.8	142.5	194.3	0.259	1.1	12.6	13.7	0.464	22 236	88 421	70 510
Owner-operator	63.3	64.2	127.6	0.170	1.8	4.5	6.3	0.221	28 436	70 093	49 373
Private	240.0	79.0	319.0	0.426	3.9	2.7	6.7	0.227	19 250	34 177	21 003
Other	79.5	28.5	108.0	0.144	1.4	1.4	2.8	0.095	17 610	49 123	25 926
Total	434.6	314.2	748.8	1.000	8.2	21.2	29.5	1.000	18 868	67 473	39 391

Source: Canadian Vehicle Survey, 2009, Statistics Canada

Tableau 2 : Véhicules lourds en service au Canada en 2009

Propriété/ utilisation	Véhicules (en milliers)				Véhicules-kilomètres (en milliards)				Kilomètre/véhicule		
	Moyens	Lourds	Total	Proportion	Moyens	Lourds	Total	Proportion	Moyens	Lourds	Total
Pour compte d'autrui	51,8	142,5	194,3	0,259	1,1	12,6	13,7	0,464	22 236	88 421	70 510
Propriétaire-conducteur	63,3	64,2	127,6	0,170	1,8	4,5	6,3	0,221	28 436	70 093	49 373
Privé	240,0	79,0	319,0	0,426	3,9	2,7	6,7	0,227	19 250	34 177	21 003
Autre	79,5	28,5	108,0	0,144	1,4	1,4	2,8	0,095	17 610	49 123	25 926
Total	434,6	314,2	748,8	1,000	8,2	21,2	29,5	1,000	18 868	67 473	39 391

Source : Enquête sur les véhicules au Canada, 2009, Statistique Canada

4.4. Trade by transport mode

Table 3 shows preliminary 2010 values of Canada's merchandise trade with the United States and Mexico, combining imports

4.4. Commerce par mode de transports

Le tableau 3 montre des données préliminaires de 2010 du commerce canadien de marchandise avec les États-Unis et le

[4] All statistics from Industry Canada, at www.ic.gc.ca/cis-sic/cis-sic.nsf/IDE/cis-sic33612inte.html.

[4] Toutes les statistiques d'Industrie Canada, à l'adresse www.ic.gc.ca/cis-sic/cis-sic.nsf/IDF/cis-sic33612intf.html.

and exports. Trucking is responsible for the largest proportion of North American merchandise trade by value — 57% in 2010.

Table 3: Total North American merchandise trade by transport mode

Mode	Trade 2010 (millions of U.S. dollars)
Road	298,832
Rail	87,151
Pipeline and other	71,652
Air	29,267
Marine	27,305
Total	514,208

Source: North American Transportation Statistics Database

In 2008, employment in the for-hire trucking industry in Canada was estimated at 415 000. It included 182 000 full- and part-time employees of the medium and large for-hire carriers with annual operating revenues of $1 million or more; 26 000 employees of small for-hire carriers with annual operating revenues between $30,000 and $1 million; 104 000 owner-operators with annual operating revenues of $30,000 or more; and 103 000 delivery drivers. Of this total for-hire trucking employment, 36% was in Ontario, 20% in Quebec and 27% in the Prairie provinces, with smaller proportions in the other provinces and territories.

4.5. Bus carriers

Bus carrier companies operate in several sub-markets or sub-industries. A total of 1 371 companies earned service revenues of $6.4 billion, and received an additional $7.2 billion in Government contributions, primarily for urban transit services. Urban transit services earned 53% of total industry revenues excluding those contributions, and school bus services earned another 23%. Scheduled intercity, charter and shuttle services together earned 16% of total revenues.

5. ***Background on policy development***

5.1. National context

In 2009, the Government of Canada committed in the Copenhagen Accord and the Cancun Agreements to reducing, by 2020, total GHG emissions by 17% from 2005 levels, a target that is aligned with that of the United States. An important step toward meeting that goal included the 2010 publication in the *Canada Gazette*, Part II, of the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations* that are aligned with those of the United States.

On May 21, 2010, the Government of Canada and the Government of the United States each announced the development of new regulations to limit GHG emissions from new on-road heavy-duty vehicles. Canada announced that the proposed Regulations would be made under CEPA 1999 and in alignment with those of the United States. On October 25, 2010, the Government of Canada released an initial consultation document describing the key elements being considered in the development of Canadian regulations to seek stakeholder views early in the process.

Mexique, en regroupant les exportations et les importations. Le camionnage est responsable de la plus importante part en valeur du commerce de marchandise nord-américain, soit 57 % en 2010.

Tableau 3 : Total du commerce de marchandise nord-américain par mode de transport

Mode	Commerce en 2010 (millions de dollars américains)
Routier	298 832
Ferroviaire	87 151
Pipeline et autre	71 652
Aérien	29 267
Maritime	27 305
Total	514 208

Source : Base de données des statistiques des transports en Amérique du Nord

En 2008, l'emploi dans l'industrie canadienne des transporteurs routiers pour compte d'autrui était estimé à 415 000 emplois. Ceci incluait 182 000 employés à temps partiel et à temps plein travaillant pour un moyen et grand transporteur routier ayant un revenu opérationnel annuel de 1 000 000 $ ou plus; 26 000 employés travaillant pour un petit transporteur routier pour compte d'autrui ayant un revenu opérationnel annuel entre 30 000 $ et 1 000 000 $; 104 000 propriétaires-exploitants ayant un revenu opérationnel de 30 000 $ ou plus; et 103 000 conducteurs-livreurs. Du total des emplois avec les transporteurs routiers pour compte d'autrui, 36 % était en Ontario, 20 % au Québec, 27 % dans les provinces des prairies et en plus petite proportion dans les autres provinces et territoires.

4.5. Autocaristes

Les transporteurs par autobus œuvrent dans plusieurs sous-marchés et sous-industries. Au total, 1 371 entreprises ont obtenu 6,4 milliards de dollars des produits générés par prestations de services et ont reçu 7,2 milliards de dollars additionnels de contributions gouvernementales, principalement pour les services de transit urbains. Les services de transit urbains ont généré 53 % des revenus totaux de l'industrie, en excluant les contributions gouvernementales. Les services de transports scolaires ont quant à eux généré 23 % des revenus. Les services de transports inter-villes, nolisés et de navettes ont collectivement généré des revenus totalisant 16 %.

5. ***Antécédents en matière d'élaboration de politiques***

5.1. Contexte national

En 2009, le gouvernement du Canada s'est engagé, dans le cadre de l'Accord de Copenhague et des Accords de Cancun, à réduire d'ici 2020 les émissions totales de GES de 17 % par rapport aux niveaux de 2005, une cible alignée sur celle des États-Unis. La publication, en 2010, dans la Partie II de la *Gazette du Canada* du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*, aligné sur celui des États-Unis, a constitué une étape importante vers l'atteinte de cette cible.

Le 21 mai 2010, le Canada et les États-Unis ont chacun annoncé qu'ils élaboreraient un nouveau règlement afin de limiter les émissions de GES des nouveaux véhicules lourds routiers. Le Canada a annoncé que le projet de règlement se ferait en vertu de la LCPE (1999) et serait aligné sur celui des États-Unis. Le 25 octobre 2010, le gouvernement du Canada a diffusé un premier document de consultation décrivant les éléments clés qui seraient pris en compte dans l'élaboration d'un règlement canadien, afin de solliciter les opinions des intervenants tôt dans le processus.

On August 9, 2011, Environment Canada published a second and more detailed consultation document to provide an additional opportunity for stakeholders to provide comments and to participate in the regulatory development process.

5.2. Canada's collaboration with the U.S. EPA

Environment Canada, in partnership with Canada's National Research Council, has conducted joint aerodynamic testing and research with the U.S. EPA as well as heavy-duty vehicle emissions testing at Environment Canada facilities to support regulatory development. This collaboration is taking place under the Canada-U.S. Air Quality Committee and builds on the joint work with the United States on the development and implementation of GHG emission standards for vehicles. This collaboration served to inform the development of the proposed Regulations in Canada.

5.3. Actions in other Canadian jurisdictions

Provinces and territories have not indicated any intention to regulate GHG emissions from new on-road heavy-duty vehicles. Furthermore, provincial environment ministries have communicated strong support for federal Canadian regulations aligned with those of the United Stated.

The provincial and territorial governments set requirements for in-use vehicles including tractor-trailer weights and trailer dimensions. All provinces will continue to be consulted to ensure a consistent pan-Canadian approach to regulating on-road heavy-duty vehicle emissions.

5.4. Actions in international jurisdictions

5.4.1. United States

On November 30, 2010, the National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) and the U.S. EPA jointly published a Proposed Rule describing a set of complementary new proposed regulations for heavy-duty vehicles and engines for model years 2014 and later. On September 15, 2011, the Final Rule was published in the U.S. *Federal Register*. The U.S. rules establish coordinated federal regulations to address the closely intertwined issues of energy efficiency and climate change under a joint Heavy-Duty National Program. In this joint rulemaking, the NHTSA implements fuel economy standards under the *Energy Independence and Security Act of 2007*, while the U.S. EPA regulations under the *Clean Air Act* implement the GHG emission standards for heavy-duty vehicles.

The U.S. National Program is based on a common set of principles, which includes, as stated in the Final Rule:[5] "increased use of existing technologies to achieve significant GHG emissions and fuel consumption reductions; a program that starts in 2014 and is fully phased in by 2018; a program that works towards harmonization of methods for determining a vehicle's GHG and fuel efficiency, recognizing the global nature of the issues and the industry; standards that recognize the commercial needs of the trucking industry; and incentives leading to the early introduction of advanced technologies."

[5] *Federal Register*, Vol. 76, No. 179, p. 57108, September 15, 2011, www.epa.gov/otaq/climate/regulations.htm#1-2.

Le 9 août 2011, Environnement Canada a rendu public un second document de consultation plus détaillé afin de donner une autre occasion aux intervenants de présenter des commentaires et de participer au processus d'élaboration réglementaire.

5.2. Collaboration du Canada avec l'EPA des États-Unis

Environnement Canada, en partenariat avec le Conseil national de recherches du Canada, a effectué des essais et des recherches en aérodynamique conjointement avec l'EPA des États-Unis, ainsi que des tests d'émissions des véhicules lourds dans les installations d'Environnement Canada afin d'appuyer l'élaboration du règlement. Cette collaboration a été établie par l'intermédiaire du Comité sur la qualité de l'air du Canada et des États-Unis, et elle s'inspire du travail en collaboration avec les États-Unis en vue de l'élaboration et la mise en œuvre de normes d'émission de GES pour les véhicules. Cette collaboration a servi à l'élaboration du projet de règlement.

5.3. Mesures adoptées par d'autres compétences canadiennes

Les provinces et territoires n'ont signalé aucune intention de réglementer les émissions de GES des nouveaux véhicules lourds routiers. De plus, les ministères de l'environnement provinciaux ont signalé qu'ils appuient fermement un règlement fédéral canadien aligné sur celui des États-Unis.

Les gouvernements provinciaux et territoriaux sont responsables d'établir les normes des véhicules en service, y compris le poids des tracteurs de semi-remorque et les dimensions des remorques. Chaque province continuera d'être consultée afin qu'une approche pancanadienne uniforme soit établie concernant la réglementation des émissions des véhicules lourds routiers.

5.4. Mesures adoptées par des autorités internationales

5.4.1. États-Unis

Le 30 novembre 2010, la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) et l'EPA des États-Unis ont publié un projet de règlement comprenant un ensemble de nouveaux projets de règlements complémentaires visant les véhicules lourds et leurs moteurs des années de modèle 2014 et ultérieures. Le 15 septembre 2011, le règlement définitif a été publié dans le *Federal Register* des États-Unis. Ces règlements américains ont pour effet d'établir une réglementation fédérale coordonnée afin de faire face aux problèmes intimement liés de l'efficacité énergétique et des changements climatiques, en vertu d'un programme commun, le Heavy-Duty National Program (programme national des véhicules lourds). Dans le cadre de cette réglementation commune, la NHTSA établit des normes d'économie de carburant en vertu de l'*Energy Independence and Security Act of 2007*, tandis que les règlements pris en vertu de la *Clean Air Act* de l'EPA des États-Unis visent les normes d'émissions de GES pour les véhicules lourds.

Le programme national des États-Unis est fondé sur un ensemble de principes communs qui comprennent, comme indiqué dans le règlement définitif[5] : l'augmentation de l'utilisation de technologies existantes pour réduire de façon importante les émissions de GES et la consommation en carburant, un programme qui débute en 2014 et qui est entièrement en vigueur en 2018, un programme qui met de l'avant l'harmonisation des méthodes pour déterminer l'efficacité d'un véhicule en GES et en carburant, la reconnaissance de la nature mondiale des enjeux et de l'industrie, des normes qui reconnaissent les besoins commerciaux de l'industrie du camionnage, et des mesures incitatives qui mènent à l'instauration précoce de technologies avancées.

[5] *Federal Register*, vol. 76, nº 179, p. 57108, le 15 septembre 2011, www.epa.gov/otaq/climate/regulations.htm#1-2 (en anglais seulement).

In 2004, the U.S. EPA launched SmartWay, a voluntary program that encourages the trucking sector to identify strategies and technologies for reducing fuel consumption and CO_2e emissions and allows companies to be SmartWay certified.

The SmartWay program has allowed the U.S. EPA to work closely with heavy-duty vehicle manufacturers and fleet operators in evaluating numerous technologies and developing test procedures that achieve fuel and CO_2e reductions. The experience and knowledge acquired with SmartWay served in developing the Heavy-Duty National Program of the GHG regulations of the United States.

5.4.2. California

The California Air Resources Board adopted a GHG emission regulation for heavy-duty vehicles in 2008. This regulation is to reduce GHG by improving the fuel efficiency of heavy-duty vehicles through aerodynamic enhancement of vehicles and the use of low rolling resistance tires. This regulation covers tractors that pull a 53-foot or longer box-type semi-trailer, as well as covering the trailers themselves, and applies to the users of these tractor-trailer vehicles.

Since January 1, 2010, 2011 and later model year sleeper-cab heavy-duty tractors pulling a 53-foot or longer box-type trailer operating on a highway within California must be U.S. EPA Certified SmartWay, which requires certified aerodynamic equipment and low rolling resistance tires. As for day-cab tractors, the regulation requires that they be equipped with SmartWay verified low rolling resistance tires. The California regulation also requires that existing tractors, mainly all 2010 model year and older sleeper-cab and day-cab tractors, be equipped with SmartWay verified low rolling resistance tires starting in January 2012. The regulation also includes similar requirements for 53-foot or longer box-type trailers.

5.4.3. Other international regulatory actions to reduce GHGs/fuel consumption of vehicles

Other international jurisdictions have established or are developing regulatory regimes that directly or indirectly serve to reduce GHG emissions from new heavy-duty vehicles.

Japan has implemented the Top-Runner Program, which identifies and designates as the "top-runner" the most fuel-efficient vehicle in each weight range. The program has the objective to improve the fleet average fuel-efficiency of all vehicles in a particular weight range to match that of its top-runner. In the case of heavy-duty vehicles, the most fuel-efficient vehicle of model year 2002 (excluding hybrids) was set as the baseline and regulation would start with model year 2015.

The European Commission is currently developing a new certification procedure and a strategy targeting fuel consumption and CO_2e emissions from heavy-duty vehicles. Simulation modelling is being considered. A draft regulation is expected to be completed during 2012. It is expected that mandatory reporting would be effective in 2013–2014 and that possible regulation would be in a 2018–2020 timeframe.

En 2004, l'EPA des États-Unis a mis sur pied SmartWay, un programme volontaire qui encourage le secteur du camionnage à identifier des stratégies et des technologies afin de réduire la consommation en carburant et les émissions de CO_2e et qui permet aux entreprises d'être certifiées SmartWay.

Le programme SmartWay a permis à l'EPA des États-Unis de travailler de près avec les fabricants de véhicules lourds et les exploitants de parcs afin d'évaluer de nombreuses technologies et d'élaborer des procédures d'essais qui apportent des réductions en carburant et d'émissions de CO_2e. L'expérience et le savoir acquis avec SmartWay ont servi à l'élaboration du programme national des véhicules lourds de la réglementation américaine en ce qui a trait au GES.

5.4.2. Californie

La California Air Resources Board (commission des ressources atmosphériques de la Californie) a adopté une réglementation sur les émissions de GES des véhicules lourds en 2008. Ce règlement a pour but de réduire les GES en améliorant l'efficacité en carburant des véhicules lourds par l'amélioration de l'aérodynamisme des véhicules et l'utilisation des pneus à faible résistance au roulement. Ce règlement vise les tracteurs routiers qui tirent des semi-remorques de type fourgon de 53 pieds ou plus, et vise également ces remorques, et s'adresse aux utilisateurs de ces véhicules.

Depuis le 1er janvier 2010, les tracteurs routiers lourds à cabine couchette de l'année de modèle 2011 et suivantes, tirant des remorques de type fourgon de 53 pieds et plus, qui circulent sur les routes de la Californie doivent être certifiés SmartWay par l'EPA des États-Unis, c'est-à-dire être munis de dispositifs aérodynamiques et de pneus à faible résistance au roulement certifiés. Pour ce qui est des tracteurs dotés d'une cabine de jour, le règlement exige qu'ils soient équipés de pneus à faible résistance au roulement certifiés SmartWay. Le règlement californien exige aussi que les tracteurs existants, c'est-à-dire principalement tous les tracteurs routiers à cabine de jour et à cabine couchette des années de modèle 2010 et plus anciens, soient munis de pneus à faible résistance au roulement certifiés SmartWay à partir de janvier 2012. Le règlement prévoit aussi des exigences similaires pour les remorques de type fourgon de 53 pieds ou plus.

5.4.3. Autres mesures réglementaires internationales visant à réduire les GES ou la consommation de carburant des véhicules

D'autres autorités internationales ont mis en place ou travaillent à élaborer des régimes de réglementation servant directement ou indirectement à réduire les émissions de GES de nouveaux véhicules lourds.

Le Japon s'est doté d'un programme du meilleur coureur consistant à déterminer le véhicule le plus économe en carburant de chaque catégorie de poids et à le désigner comme champion. Ce programme vise à élever l'efficacité énergétique moyenne de l'ensemble des véhicules d'une catégorie au même niveau que celle de son champion. Dans le cas des véhicules lourds, le véhicule lourd le plus économe (excluant les hybrides) de l'année de modèle 2002 a été considéré comme le modèle de référence et la réglementation débutera pour l'année de modèle 2015.

La Commission européenne élabore présentement une nouvelle procédure de certification et une stratégie qui cible les émissions de CO_2e et la consommation en carburant pour les véhicules lourds. Une approche de modélisation par simulation est envisagée. L'ébauche du règlement devrait être complétée au courant de 2012. Il est prévu que les exigences pour l'établissement de rapports sur les émissions et la consommation en carburant débuteront en 2013-2014 et que le règlement entrera en vigueur en 2018-2020.

6. *Regulatory and non-regulatory options considered*

6.1. Status quo approach

Currently, there is no federal requirement in Canada to reduce GHG emissions from new on-road heavy-duty vehicles. Heavy-duty vehicles are an important contributor to overall emissions and reducing GHGs from these vehicles is a key element in meeting the Government's climate change goals. Maintaining the status quo would make it more difficult for Canada to achieve this goal, while preventing Canadians from benefiting from the associated environmental improvements. Therefore, for the Government of Canada, maintaining the status quo is not an appropriate option for reducing GHG emissions from new heavy-duty vehicles in Canada.

6.2. Voluntary approach

New regulations in the United States will require manufacturers to adopt more GHG-reducing technologies in new heavy-duty vehicles sold in the United States beginning in 2014. However, because of the highly customized nature of the heavy-duty vehicle industry, manufacturers may choose not to install those technologies in vehicles sold in Canada. Therefore, while a voluntary program can result in some emission reductions, it would not necessarily amount to the same emission reductions as a regulatory regime.

6.3. Regulatory approach

Given the importance of addressing climate change, most industrialized countries are moving to establish regulated requirements for the control of fuel consumption and/or GHG reductions from new vehicles. The implementation of a comprehensive set of national standards reflecting a common North American approach for regulating GHG emissions from new on-road heavy-duty vehicles and engines would lead to environmental improvements for Canadians, and provide regulatory certainty for Canadian manufacturers. Aligning Canadian standards with U.S. standards would also set a North American level playing field in the transportation sector.

6.3.1. Regulations under the *Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act*

The Government of Canada has previously considered reducing GHG emissions through the adoption of vehicle fuel consumption standards under the *Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act* (MVFCSA). When the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations* were developed in 2010, it was determined that significant amendments were required to the MVFCSA in order to be able to put in place regulations that would align with the U.S. fuel economy standards. Therefore, the approach of proceeding with Canadian fuel consumption regulations under the MVFCSA was then excluded in favour of regulating under CEPA 1999.

6.3.2. Regulations under CEPA 1999

CEPA 1999 enables the implementation of innovative compliance flexibilities such as a system for the banking and trading of emission credits to help meet overall environmental objectives in a manner that provides the regulated industry with maximum compliance flexibility.

6. *Options réglementaires et non réglementaires considérées*

6.1. Statu quo

Pour l'instant, il n'existe aucune exigence fédérale au Canada visant à réduire les GES provenant des nouveaux véhicules lourds routiers. Les véhicules lourds contribuent grandement aux émissions globales, et ainsi la réduction des émissions de GES provenant de ces véhicules est un élément clé dans l'atteinte des objectifs du gouvernement en matière de changements climatiques. Maintenir le statu quo rendrait l'atteinte de cet objectif plus difficile, et empêcherait ainsi les Canadiens et les Canadiennes de profiter des améliorations environnementales relatives à ces technologies. Ainsi, le gouvernement est d'avis que maintenir le statu quo ne s'avère pas approprié afin de réduire les émissions de GES provenant des véhicules lourds neufs au Canada.

6.2. L'approche volontaire

La nouvelle réglementation américaine exigera que les constructeurs adoptent un plus grand nombre de technologies permettant de réduire les émissions de GES pour les nouveaux véhicules lourds vendus aux États-Unis à partir de 2014. Cependant, à cause de la nature hautement personnalisée de l'industrie des véhicules lourds, les constructeurs pourraient choisir de ne pas installer ces technologies dans les véhicules vendus au Canada. Ainsi, bien qu'une approche volontaire puisse engendrer certaines réductions d'émissions, une telle approche ne permettrait pas nécessairement les mêmes réductions d'émissions que celles d'un régime réglementaire.

6.3. L'approche réglementaire

Étant donné l'importance de faire face aux changements climatiques, la plupart des pays industrialisés s'apprêtent à mettre en vigueur des exigences réglementaires visant le contrôle de la consommation de carburant ou des émissions de GES des véhicules neufs. La mise en œuvre d'une série complète de normes nationales visant à réglementer les émissions de GES provenant des véhicules lourds routiers neufs et leurs moteurs au moyen d'une approche commune nord-américaine apporterait des améliorations environnementales pour les Canadiens et les Canadiennes et donnerait une certitude réglementaire aux constructeurs canadiens. Des normes canadiennes alignées sur celles des États-Unis établiraient également des règles de jeu équitables dans le secteur des transports.

6.3.1. Réglementation en vertu de la *Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles*

Le gouvernement canadien avait préalablement envisagé de réduire les émissions de GES en adoptant des normes de consommation de carburant en vertu de la *Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles* (LNCCVA). Lors de l'élaboration du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* en 2010, il avait alors été établi que la LNCCVA nécessitait d'importantes modifications afin de pouvoir mettre en place un règlement aligné sur les normes d'économie de carburant américaines. Ainsi, l'approche consistant à doter le Canada d'une réglementation sur la consommation de carburant en vertu de la LNCCVA n'a pas été retenue en faveur d'une réglementation en vertu de la LCPE (1999).

6.3.2. Réglementation en vertu de la LCPE (1999)

La LCPE (1999) permet la mise en place de mesures de souplesse novatrices en matière de conformité, telles qu'un système de mise en banque et d'échange de points relatifs aux émissions, favorisant ainsi l'atteinte des objectifs généraux en matière d'environnement d'une manière qui donne à l'industrie réglementée un maximum de souplesse en matière de conformité.

This approach is also consistent with the existing use of CEPA 1999 to establish standards limiting smog-forming air pollutant emissions from new vehicles and engines, as well as to regulate GHG emissions from light-duty vehicles under the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*.

The Government of Canada has determined that establishing regulated heavy-duty vehicle GHG emission standards under CEPA 1999 represents the best option to introduce these proposed Regulations and to align Canada's requirements with the national regulated standards of the United States.

7. ***Benefits and costs***

The proposed Regulations are estimated to result in a reduction of approximately 19.0 Mt of CO_2e in GHG emissions over the lifetime of new on-road heavy-duty vehicles sold between 2014 and 2018 (MY2014–2018), the period during which the proposed Regulations first come into effect (2014) and then are gradually phased into full effect (2015 to 2018). The proposed Regulations are also expected to reduce fuel consumption by 7.2 billion litres over the lifetime of the MY2014–2018 fleet.

Over the lifetime of MY2014–2018 vehicles, the present value of the cost of the proposed Regulations is estimated at $0.8 billion, largely due to the additional vehicle technology costs required by the proposed Regulations. The total benefits are estimated at $5.0 billion, due to the value of GHG reductions ($0.5 billion) and fuel savings ($4.5 billion). Over the lifetime of MY2014–2018 vehicles, the present value of the net benefit of the proposed Regulations is estimated at $4.2 billion. The detailed analysis of benefits and costs is presented below.

7.1. Analytical framework

The approach to cost-benefit analysis identifies, quantifies and monetizes, to the extent possible, the incremental costs and benefits of the proposed Regulations. The cost-benefit analysis framework applied to this study incorporates the following elements:

Incremental impacts: Impacts due to the proposed Regulations are analyzed in terms of changes to vehicle technologies, emissions, and associated costs and benefits in the regulatory scenario compared to the business-as-usual (BAU) scenario. The two scenarios are presented in detail below. The incremental impacts are the differences between the estimated levels of technologies and emissions in the two scenarios, and the differences between the associated costs and benefits in the two scenarios. These differences (incremental impacts) are thus attributed to the proposed Regulations.

Timeframe: The analysis considers new heavy-duty vehicles sold between 2014 and 2018 (MY2014–2018), the period during which the proposed Regulations first come into effect (2014) and then are gradually phased into full effect (2015 to 2018). The analysis assumes that new vehicles survive for up to 30 years. This timeframe is consistent with other analyses, and with Canadian data that shows that few vehicles survive beyond 30 years. Thus the overall timeframe for the analysis is 35 years (2014 to 2048), the total lifespan of the MY2014–2018 new vehicle fleet. The impact of vehicles sold after 2018

Cette approche est aussi compatible avec l'utilisation actuelle de la LCPE (1999) afin d'établir des normes qui limitent les émissions de polluants atmosphériques contribuant au smog provenant des nouveaux véhicules et leurs moteurs, ainsi que pour régir les émissions de GES provenant des véhicules légers en vertu du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*.

Le gouvernement canadien a établi que l'adoption de normes réglementant les émissions de GES des véhicules lourds en vertu de la LCPE (1999) constitue le meilleur choix afin d'instaurer le projet de règlement et d'aligner les exigences canadiennes sur les normes nationales réglementées des États-Unis.

7. ***Avantages et coûts***

On estime que le projet de règlement entraînera une réduction d'environ 19,0 mégatonnes (Mt) en équivalent CO_2 des émissions de GES au cours de la durée de vie des nouveaux véhicules routiers lourds vendus entre 2014 et 2018 (années de modèle 2014 à 2018), la période pendant laquelle le projet de règlement prendra effet pour la première fois (2014), pour ensuite être introduit progressivement jusqu'à entrer entièrement en vigueur (de 2015 à 2018). Le projet de règlement devrait également réduire la consommation de carburant de 7,2 milliards de litres au cours de la durée de vie du parc de véhicules des années de modèle 2014 à 2018.

Au cours de la durée de vie des véhicules des années de modèle 2014 à 2018, on estime que la valeur actuelle du coût du projet de règlement sera de 0,8 milliard de dollars, un montant attribuable en grande partie aux coûts supplémentaires de la technologie des véhicules que le projet de règlement exige. Les avantages totaux sont estimés à 5,0 milliards de dollars, en raison de la valeur des réductions de GES (0,5 milliard de dollars) et des économies de carburant (4,5 milliards de dollars). Au cours de la durée de vie des véhicules des années de modèle 2014 à 2018, on estime que la valeur actuelle des avantages nets du projet de règlement sera de 4,2 milliards de dollars. L'analyse détaillée des avantages et des coûts est présentée ci-dessous.

7.1. Cadre d'analyse

Par son approche, l'analyse coûts-avantages définit, quantifie et monétise, dans la mesure du possible, les coûts et les avantages différentiels du projet de règlement. Le cadre de l'analyse coûts-avantages appliqué à la présente étude comprend les éléments suivants :

Impacts différentiels : Les impacts causés par le projet de règlement sont analysés en termes de changements apportés aux technologies automobiles et de variation des émissions, ainsi qu'en termes de coûts et d'avantages connexes dans le scénario réglementaire par rapport au scénario de maintien du statu quo. Les deux scénarios sont présentés en détail ci-dessous. Les impacts différentiels sont les différences entre les niveaux estimés de technologies et d'émissions dans les deux scénarios, et les différences entre les coûts et les avantages connexes dans les deux scénarios. Ces différences (les impacts différentiels) sont donc attribuées au projet de règlement.

Période d'analyse : L'analyse prend en considération les nouveaux véhicules lourds vendus entre 2014 et 2018 (années de modèle 2014 à 2018), la période pendant laquelle le projet de règlement prendra initialement effet (2014) pour ensuite être adopté progressivement jusqu'à l'entrée en vigueur complète (de 2015 à 2018). L'analyse suppose que les nouveaux véhicules ont une durée de vie pouvant aller jusqu'à 30 ans. Cet horizon temporel est cohérent par rapport à d'autres analyses ainsi qu'aux données canadiennes qui montrent que peu de véhicules

is not considered in this analysis, but is expected to be similar to the impact for MY2018.

Costs and benefits have been estimated in monetary terms to the extent possible and are expressed in 2010 Canadian dollars. Whenever this was not possible, due either to lack of appropriate data or difficulties in valuing certain components, incremental impacts were evaluated in qualitative terms. Table 4 summarizes the benefits and costs which were evaluated quantitatively.

Table 4: Monetized benefits and costs

Benefits	Costs
Pre-tax fuel savings Avoided GHG damages	Technology costs Noise, accidents, congestion Government administration

Discount rate: A social discount rate of 3% is used in the analysis for estimating the present value (2011 base year) of the costs and benefits under the central analysis. This level is within the range prescribed by the Treasury Board Secretariat's cost-benefit analysis (CBA) guidelines. This is consistent with discount rates used for other GHG related measures in Canada, as well as those used by the U.S. EPA.

7.2. Key data and information

To assess the impact of the proposed Regulations, it was necessary to obtain Canadian estimates of future vehicle sales, fuel prices and monetary values for GHG reductions; to identify the technologies that manufacturers would likely adopt, and the costs they would incur in order to comply with the proposed Regulations; and then to model future vehicle emissions, fuel consumption and distance travelled, with and without the proposed Regulations. These key sources of data and information are described below.

7.2.1. Canadian sales forecast

For years 2011 through 2018, a vehicle sales forecast from DesRosiers Automotive Consultants (DAC) was used in the analysis. For the purpose of this study, all historical (calendar year 2005 through year-to-date June 2010) medium and heavy-duty vehicle data was provided by R. L. Polk (Polk). Using the Polk data file, DAC developed aggregate medium and heavy-duty historical registration data and forecast data using proprietary DAC forecasting methodologies and input from industry representatives. This study required an in-depth review of core Canadian economic variables. A database containing historical and forecast economic factors from calendar year 2000 through 2018 was provided by Environment Canada's Energy-Economy-Environment Model for Canada (E3MC) in March of 2011. DAC also considered provincial economic forecast data from Informetrica Limited (March 14, 2011), BMO Capital Markets Economics (March 14, 2011) and TD Economics (March 2011). The overall results of the DAC sales report are displayed below, with historical trends shown from 2000 to 2010, and projected trends shown from 2011 to 2018, based on DAC analysis and forecasts:

dépassent une durée de vie de 30 ans. Par conséquent, la période d'analyse est de 35 ans (de 2014 à 2048), à savoir la durée de vie totale du parc de véhicules neufs des années de modèle 2014 à 2018. L'incidence des véhicules vendus après 2018 n'est pas prise en compte dans cette analyse, mais il est prévu qu'elle soit similaire à l'incidence pour l'année de modèle 2018.

Tous les coûts et avantages ont été estimés en termes monétaires, dans la mesure du possible, et sont exprimés en dollars canadiens de l'année 2010. Lorsque cela n'était pas possible, en raison du manque de données appropriées ou des difficultés liées à l'évaluation de certaines composantes, les impacts différentiels ont été évalués en termes qualitatifs. Le tableau 4 résume les avantages et les coûts qui ont été évalués de façon quantitative.

Tableau 4 : Avantages et coûts monétisés

Avantages	Coûts
Économies de carburant avant taxes Dommages évités liés aux GES	Coûts des technologies Bruit, accidents, embouteillages Administration gouvernementale

Taux d'actualisation : Un taux d'actualisation public de 3 % a été utilisé dans l'analyse pour estimer la valeur actuelle (année de base 2011) des coûts et des avantages dans l'analyse centrale. Ce niveau se situe dans la gamme prescrite par les lignes directrices en matière d'analyse coûts-avantages du Secrétariat du Conseil du Trésor. Il est cohérent par rapport aux taux d'actualisation utilisés pour d'autres mesures liées aux GES au Canada, ainsi qu'aux taux d'actualisation utilisés par l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis.

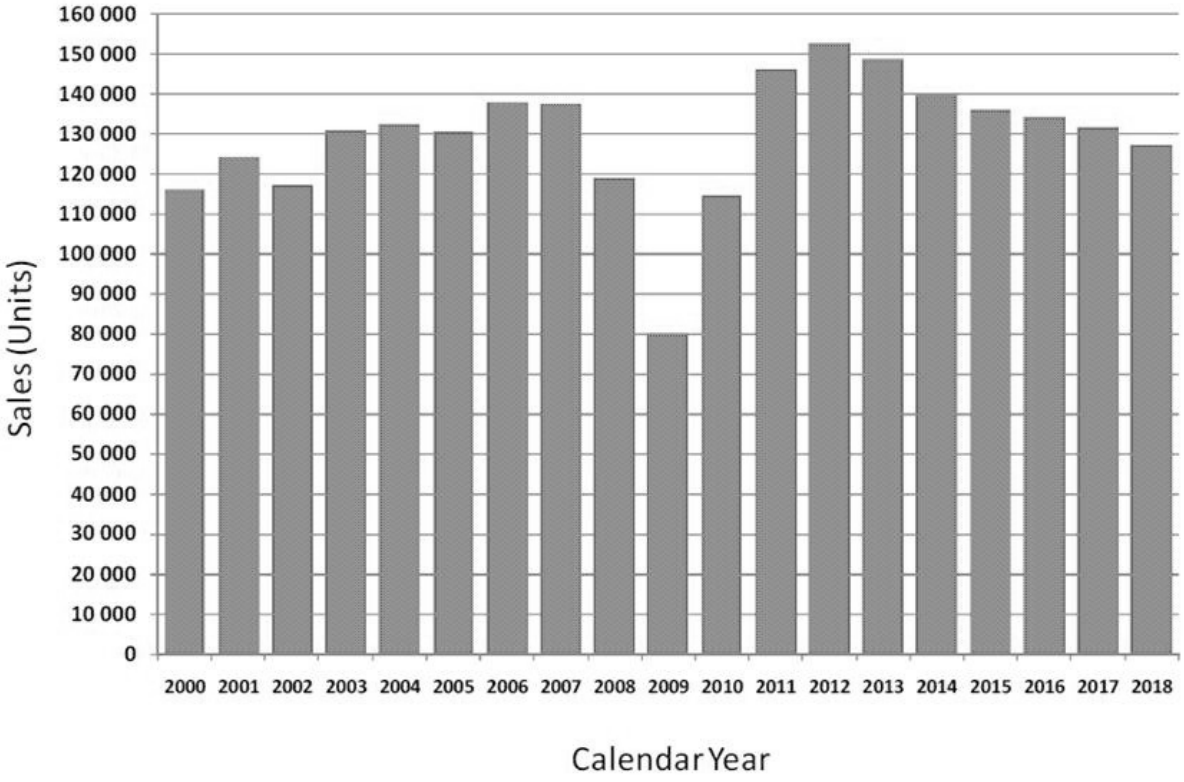
7.2. Données et renseignements clés

Afin d'évaluer l'incidence du projet de règlement, il était nécessaire d'obtenir des estimations canadiennes des ventes futures de véhicules, des prix du carburant et des valeurs monétaires des réductions de GES; de déterminer les technologies que les constructeurs seraient susceptibles d'adopter, ainsi que les coûts qu'ils assumeraient afin de se conformer au projet de règlement; et enfin de modéliser les émissions des véhicules, la consommation de carburant et la distance parcourue, avec et sans le projet de règlement. Les principales sources de données et de renseignements sont décrites ci-dessous.

7.2.1. Ventes prévues au Canada

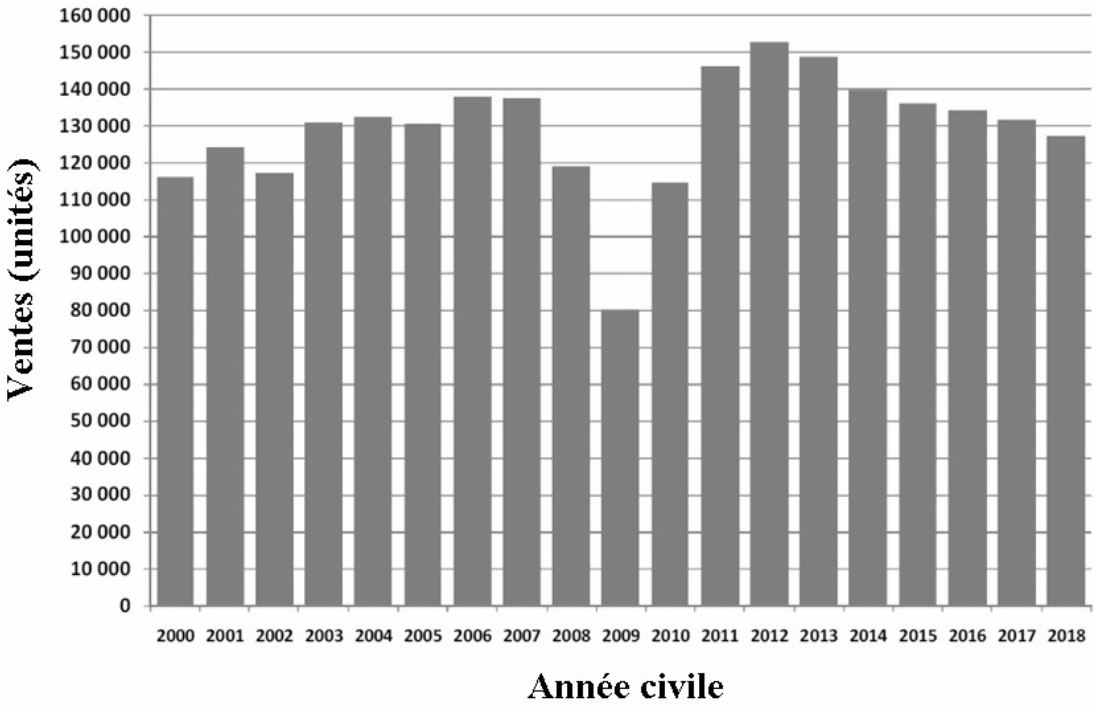
Pour les années 2011 à 2018, les prévisions de ventes de véhicules établies par DesRosiers Automotive Consultants (DAC) ont été utilisées dans l'analyse. Aux fins de cette étude, toutes les données historiques (de l'année civile 2005 jusqu'au début de l'exercice en juin 2010) relatives aux véhicules moyens et lourds ont été fournies par R. L. Polk (Polk). À l'aide du fichier de données Polk, DAC a rassemblé des données historiques relatives à l'immatriculation des véhicules moyens et lourds et des données de prévision en utilisant les méthodes de prévision propres à DAC et les remarques des représentants de l'industrie. Cette étude a demandé un examen approfondi des principales variables économiques canadiennes. En mars 2011, le modèle énergie-émissions-économie (E3MC) d'Environnement Canada a fourni une base de données contenant des facteurs économiques historiques et prévisionnels à partir de l'année civile 2000 jusqu'en 2018. DAC a également pris en considération des données relatives aux prévisions économiques provinciales fournies par Informetrica Limited (le 14 mars 2011), BMO Marchés des capitaux (le 14 mars 2011), et Services économiques TD (en mars 2011). Les résultats généraux du rapport des ventes de DAC sont présentés ci-dessous, avec les tendances historiques de 2000 à 2010 et les tendances prévues à partir de 2011 jusqu'en 2018, d'après les analyses et les prévisions de DAC :

Figure 1: Sales forecast for Canadian medium and heavy-duty vehicles



Source: R.L. Polk & Co. (data years 2000 – June 2010 new truck registration file), DesRosiers Automotive Consultants Inc. (2010–2018 Forecast Data)

Figure 1 : Ventes prévues au Canada pour les véhicules moyens et lourds



Source : R.L. Polk & Co. (dossier d'immatriculation pour les nouveaux camions, données de 2000 à juin 2010), DesRosiers Automotive Consultants Inc. (données de prévision de 2010 à 2018)

The analysis of the proposed Regulations incorporates the same detailed DAC sales estimates, for each vehicle regulatory class, into the modelling of vehicle population growth from 2010 to 2018 for both the BAU and policy scenarios. DAC estimated total sales per calendar year, which are used as a proxy for model year sales in this analysis.

7.2.2. Canadian vehicle emissions modelling

Estimates of Canadian vehicle emissions were developed using methods aligned with those initially developed by the U.S. EPA, together with key Canadian data to reflect the impact of the proposed Regulations. The emissions selected were those linked to climate change, air quality and human health, such as greenhouse gases (GHGs) and criteria air contaminants (CACs). The primary modelling tool used to calculate vehicle emissions was the Motor Vehicle Emissions Simulator (MOVES), which is the U.S. EPA's official mobile source emission inventory model for heavy-duty vehicles. Key data for Canadian heavy-duty vehicle populations and distance travelled were then incorporated into the most current version of MOVES (MOVES2010a) in order to produce an analysis for Canada of the impacts of the proposed Regulations. Vehicle data collected by gross vehicle weight rating (GVWR) was mapped into MOVES2010a and then categorized according to the vehicle classifications in the proposed Regulations, as described in this RIAS and as shown in figure 2.

L'analyse du projet de règlement intègre les mêmes estimations détaillées de DAC quant aux ventes, pour chaque catégorie réglementaire de véhicule, dans la modélisation relative à l'augmentation du nombre de véhicules de 2010 à 2018, pour le scénario de maintien du statu quo ainsi que pour le scénario réglementaire. DAC a estimé les ventes totales par année civile et celles-ci seront utilisées dans cette analyse à titre de données de substitution relativement aux ventes des années de modèle.

7.2.2. Modélisation des émissions des véhicules au Canada

Des estimations des émissions des véhicules au Canada ont été élaborées à l'aide de méthodes harmonisées avec celles initialement mises de l'avant par l'EPA des États-Unis et à l'aide de données clés canadiennes, en vue de refléter l'incidence du projet de règlement. Les émissions sélectionnées étaient celles liées aux changements climatiques, à la qualité de l'air et à la santé humaine, notamment les GES et les principaux contaminants atmosphériques. Le principal outil de modélisation utilisé pour calculer les émissions des véhicules était le Motor Vehicle Emissions Simulator (MOVES), qui est le modèle d'inventaire officiel de l'EPA des États-Unis des émissions de sources mobiles pour les véhicules lourds. Les données clés relatives au nombre de véhicules lourds et aux distances parcourues au Canada ont ensuite été intégrées à la version la plus récente du simulateur MOVES (MOVES2010a) afin de produire une analyse des incidences du projet de règlement au Canada. Les données recueillies sur les véhicules, selon le poids nominal brut du véhicule (PNBV), ont été réparties géographiquement dans MOVES2010a, puis catégorisées en fonction des classifications de véhicules du projet de règlement, tel qu'il est indiqué dans le présent Résumé de l'étude d'impact de la réglementation et comme l'illustre la figure 2.

Figure 2: GVWR, MOVES and RIAS classes for this analysis

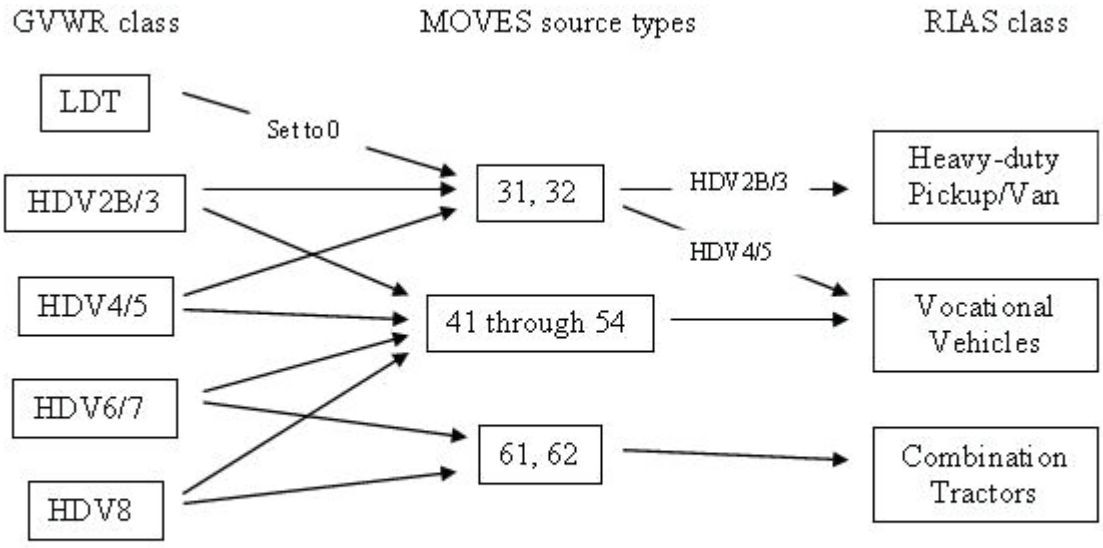
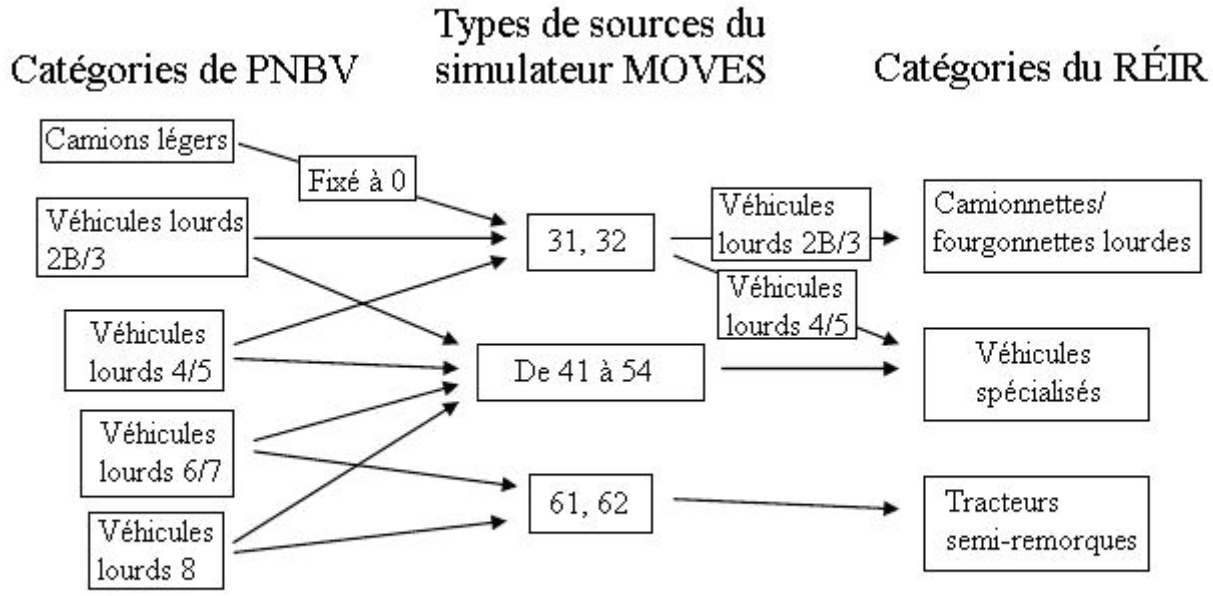


Figure 2 : Catégories de poids nominal brut du véhicule, du simulateur MOVES et du Résumé de l'étude d'impact de la réglementation pour cette analyse



Canadian vehicle populations were estimated for all calendar years 2005 through 2050. For the purposes of this analysis, data purchased from Polk and Co. on the heavy-duty fleet in Canada for calendar years 2005 through 2010, were used by Environment Canada to develop vehicle population and age estimates for those years. After 2010, future vehicle populations are forecasted based on new vehicle sales and the number, age and estimated survival rates of existing vehicles. For years 2011 through to 2018, the DesRosiers sales forecast were used, as discussed above. For years 2019 and beyond, the default MOVES sales rates were used in the absence of Canada specific sales rates beyond 2018. Comprehensive validated survival estimates for Canadian heavy-duty vehicles were not available for this analysis. Instead, MOVES default vehicle survival rate estimates were generally used. These MOVES survival rate estimates appear similar to available Canadian data for vehicles less than 30 years old, but appear to underestimate survival for Canadian vehicles aged 30 years or more. Therefore, an adjustment was made in MOVES for the survival rate of vehicles aged 30 years or more, to make this rate more consistent with available Canadian data.

Along with vehicle populations, vehicle distance travelled is also important in overall emissions estimation for Canada. Estimates of Canadian vehicle kilometres travelled (VKT) and kilometre accumulation rates (KAR) were developed for all calendar years from 2005 through 2050. KAR is the product of VKT divided by the number of vehicles (the population). In 2010, Environment Canada contracted Stewart-Brown Associates (SBA) to generate KARs from inspection and maintenance (I/M) program data in Canada. Specifically, this was the Drive Clean program in Ontario, and the AirCare program in British Columbia.

Le nombre de véhicules au Canada a été estimé pour toutes les années civiles de 2005 à 2050. Aux fins de la présente analyse, Environnement Canada a utilisé les données achetées auprès de Polk and Co. au sujet du parc de véhicules lourds au Canada pour les années civiles de 2005 à 2010, et ce, afin d'élaborer des estimations du nombre et de l'âge des véhicules pour ces années. Après 2010, les estimations concernant les futurs parcs de véhicules sont établies en fonction des ventes de véhicules neufs et du nombre, de l'âge et de l'estimation du taux de survie des véhicules existants. Pour les années 2011 à 2018, les prévisions des ventes de DAC ont été utilisées, tel qu'il a été mentionné précédemment. Pour les années 2019 et au-delà, les taux des ventes par défaut de l'outil MOVES ont été utilisés, faute de taux de ventes propres au Canada au-delà de 2018. Des estimations validées exhaustives relativement au taux de survie des véhicules lourds au Canada n'ont pu être consultées pour cette analyse. Des estimations par défaut des taux de survie des véhicules fournies par l'outil MOVES ont donc généralement été utilisées. Ces estimations des taux de survie du simulateur MOVES semblent similaires aux données canadiennes disponibles pour les véhicules de moins de 30 ans, mais elles semblent sous-estimer la survie de véhicules canadiens âgés de 30 ans ou plus. Par conséquent, une rectification a été apportée dans l'outil MOVES quant au taux de survie des véhicules âgés de 30 ans ou plus, pour rendre ce taux plus cohérent par rapport aux données canadiennes disponibles.

Tout comme le nombre de véhicules, la distance parcourue par les véhicules est également importante dans l'estimation globale des émissions pour le Canada. Des estimations ont été élaborées pour le Canada quant aux véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et aux taux d'accumulation des kilomètres (TAK) pour toutes les années civiles à partir de 2005 jusqu'en 2050. Les TAK sont le produit des VKP divisé par le nombre de véhicules. En 2010, Environnement Canada a accordé un contrat à Stewart-Brown Associates (SBA) afin de produire des TAK à partir des données du programme d'inspection et d'entretien au Canada. Plus

KARs generated in this manner from Ontario and British Columbia were then applied to Canada as a whole. This baseline Canadian KAR data was used to generate Canadian VKT estimates for each vehicle type and age, for all calendar years 2005 through 2010. Then the default MOVES growth rates were used to estimate VKT for the Canadian fleet for the calendar years 2011 to 2050.

précisément, il s'agissait du programme Drive Clean en Ontario et du programme AirCare en Colombie-Britannique. Les TAK obtenus de cette manière pour l'Ontario et la Colombie-Britannique ont été ensuite appliqués à l'ensemble du Canada. Ces données canadiennes de référence concernant les TAK ont été utilisées afin de produire des estimations des VKP au Canada pour chaque type et âge de véhicule, pour toutes les années civiles de 2005 à 2010. Par la suite, les taux de croissance par défaut de l'outil MOVES ont été utilisés afin d'estimer les VKP pour l'ensemble du parc de véhicules au Canada pour les années civiles de 2011 à 2050.

7.2.3. The social cost of carbon (SCC)

The estimated value of avoided damages from GHG reductions is based on the climate change damages avoided at the global level. These damages are usually referred to as the social cost of carbon (SCC). Estimates of the SCC between and within countries vary widely due to challenges in predicting future emissions, climate change, damages and determining the appropriate weight to place on future costs relative to near-term costs (discount rate).

Social cost of carbon values used in this assessment draw on ongoing work being undertaken by Environment Canada[6] in collaboration with an interdepartmental federal government technical committee, and in consultation with a number of external academic experts. This work involves reviewing existing literature and other countries' approaches to valuing greenhouse gas emissions. Preliminary recommendations, based on current literature and, in line with the approach adopted by the U.S. Interagency Working Group on the Social Cost of Carbon,[7] are that it is reasonable to estimate SCC values at $26/tonne of CO_2 in 2010, increasing at a given percentage each year associated with the expected growth in damages.[8] Environment Canada's review also concludes that a value of $104/tonne in 2010 should be considered, reflecting arguments raised by Weitzman (2011)[9] and Pindyck (2011)[10] regarding the treatment of right-skewed probability distributions of the SCC in cost-benefit analyses.[11] Their argument calls for full consideration of low probability, high-cost climate damage scenarios in cost-benefit analyses to more accurately reflect risk. A value of $104 per tonne does not, however, reflect the extreme end of SCC estimates, as some studies have produced values exceeding $1,000 per tonne of carbon emitted.

7.2.3. Le coût social du carbone (CSC)

La valeur estimée de dommages évités par la réduction des GES se fonde sur les dommages relatifs aux changements climatiques évités à l'échelle mondiale. Le coût social du carbone (CSC) fait habituellement référence à ces dommages. Les estimations du coût social du carbone varient considérablement entre les pays et au sein de ceux-ci en raison des défis liés à la prévision des émissions futures, des changements climatiques et des dommages et en raison de la difficulté à déterminer, de manière exacte, l'importance à accorder aux coûts futurs par rapport aux coûts à court terme (taux d'actualisation).

Les valeurs associées au coût social du carbone utilisées dans la présente évaluation reposent sur un travail en développement entrepris par Environnement Canada[6], avec la collaboration d'un comité technique interministériel du gouvernement fédéral, et en consultation avec plusieurs experts universitaires externes. Ce travail consiste à réviser la documentation existante et les approches d'autres pays à l'égard de la valorisation des émissions de GES. Les recommandations préliminaires concluent que, d'après la documentation actuelle et en accord avec l'approche de l'Interagency Working Group on the Social Cost of Carbon (Groupe de travail interorganismes sur le coût du carbone) des États-Unis[7], il est raisonnable d'estimer les valeurs du CSC à 26 $/tonne de CO_2 en 2010, avec une augmentation annuelle d'un pourcentage spécifique en rapport avec la croissance prévue des dommages[8]. Les travaux d'Environnement Canada concluent également qu'une valeur de 104 $/tonne en 2010 doit être prise en considération, reflétant ainsi les arguments soulevés par Weitzman (2011)[9] et Pindyck (2011)[10] concernant le traitement des distributions de probabilité du CSC étalées vers la droite dans l'analyse coûts-avantages[11]. Leur argument invoque la pleine prise en considération des scénarios de dommages climatiques à coûts élevés et à faible probabilité dans l'analyse coûts-avantages afin de refléter plus adéquatement le risque. Cependant, une valeur de 104 $ par tonne ne reflète pas la limite extrême des estimations du CSC, car certaines études ont produit des valeurs qui dépassent 1 000 $ par tonne de carbone émise.

---

[6] Contact Environment Canada's Economic Analysis Directorate for any questions regarding methodology, rationale, or policy.

[7] U.S. Interagency Working Group paper on SCC: IWGSCC, 2010, "Social Cost of Carbon for Regulatory Impact Analysis Under Executive Order 12866," U.S. Government.

[8] The value of $26/tonne of CO_2 in 2010 (in 2010 Canadian dollars) and its growth rate have been estimated using an arithmetic average of the three models PAGE, FUND, and DICE.

[9] "Fat-Tailed Uncertainty in the Economics of Climate Change," Review of Environmental Economic Policy, 5(2), pp. 275–292 (summer 2011).

[10] "Fat Tails, Thin Tails, and Climate Change Policy," Review of Environmental Economics and Policy, summer 2011.

[11] The value of $104/tonne of CO_2 in 2010 (in 2010 Canadian dollars) and its growth rate have been estimated using an arithmetic average of the two models PAGE and DICE. The FUND model has been excluded in this estimate because it does not include low probability, high-cost climate damage.

[6] Communiquer avec la Direction de l'analyse économique d'Environnement Canada pour toute question au sujet de la méthodologie, d'une justification ou d'une politique.

[7] Document de l'Interagency Working Group des États-Unis sur le CSC : IWGSCC, 2010, « Social Cost of Carbon for Regulatory Impact Analysis Under Executive Order 12866 », gouvernement des États-Unis.

[8] La valeur de 26 $/tonne de CO_2 en 2010 (en dollars canadiens de 2010) et son taux de croissance ont été estimés à l'aide d'une moyenne arithmétique des trois modèles PAGE, FUND et DICE.

[9] « Fat-Tailed Uncertainty in the Economics of Climate Change », Review of Environmental Economic Policy, 5(2), p. 275 à 292 (été 2011).

[10] « Fat Tails, Thin Tails, and Climate Change Policy », Review of Environmental Economics and Policy, été 2011.

[11] La valeur de 104 $/tonne de CO_2 en 2010 (en dollars canadiens de 2010) et son taux de croissance ont été estimés à l'aide d'une moyenne arithmétique des deux modèles PAGE et DICE. Le modèle FUND a été exclu de cette estimation, car il ne comprend pas les dommages climatiques à coûts élevés et à faible probabilité.

The interdepartmental working group on SCC also concluded that it is necessary to continually review the above estimates in order to incorporate advances in physical sciences, economic literature, and modelling to ensure the SCC estimates remain current. Environment Canada will continue to collaborate with the federal technical committee and outside experts to review and incorporate as appropriate new research on SCC into the future.

Le groupe de travail interministériel sur le CSC a également conclu qu'il est nécessaire de réviser continuellement les estimations ci-dessus afin d'incorporer les progrès réalisés dans les domaines des sciences physiques, de la science économique et de la modélisation, afin de s'assurer que les estimations du CSC demeurent actuelles. Environnement Canada continuera de collaborer avec le comité technique du gouvernement fédéral et les experts externes pour examiner et intégrer au besoin les nouvelles recherches sur le CSC à l'avenir.

Figure 3: SCC estimates (2010 CAN$/tonne)

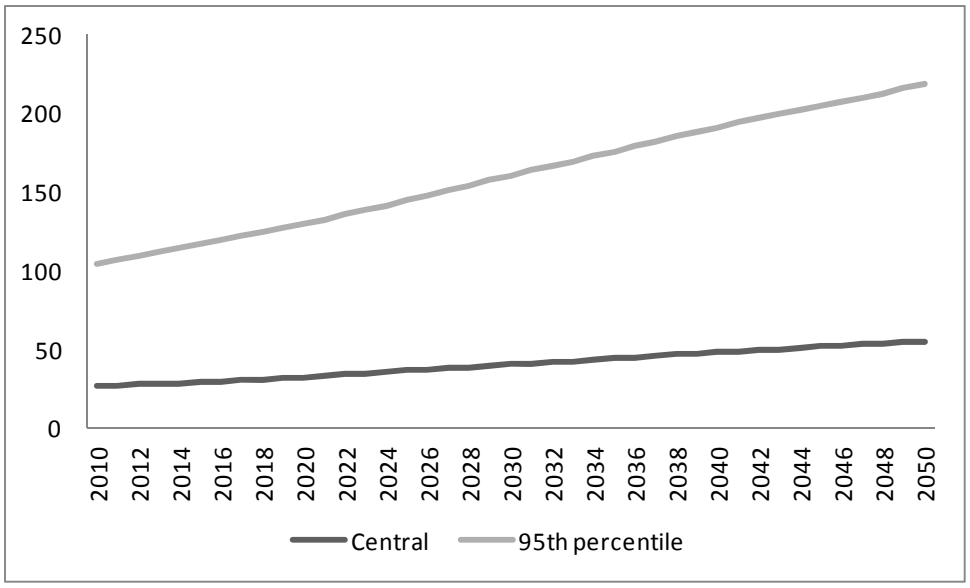
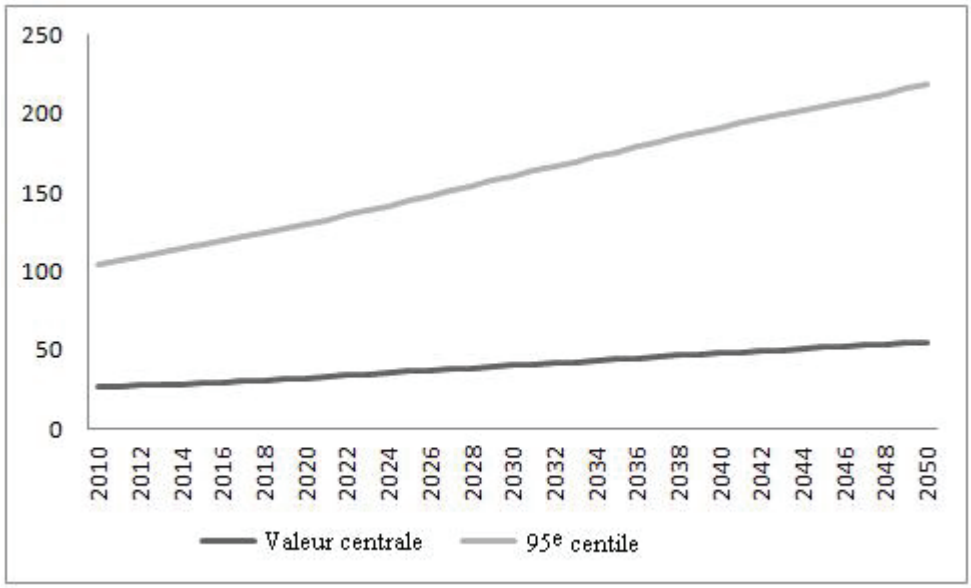


Figure 3 : Estimations du coût social du carbone (en dollars canadiens de 2010/tonne)



7.2.4. Fuel prices

Fuel price forecasts for both gasoline and diesel were adopted from Environment Canada's E3MC model for the period of 2010 to 2035. The E3MC model is an end-use model that incorporates the National Energy Board's (NEB) forecast for West Texas Intermediate crude oil price as reported in the NEB's *Energy Supply and Demand Projections to 2035 — Market Energy Assessment*.[12] The E3MC model uses this data to generate fuel price forecasts which are primarily based on consumer-choice modelling and historical relationships between macroeconomic and fuel price variables. Fuel prices beyond 2035 were projected based on the E3MC model average growth rate of fuel prices for the years 2020 to 2035. Uncertainty regarding these future fuel price forecasts was also considered in a sensitivity analysis.

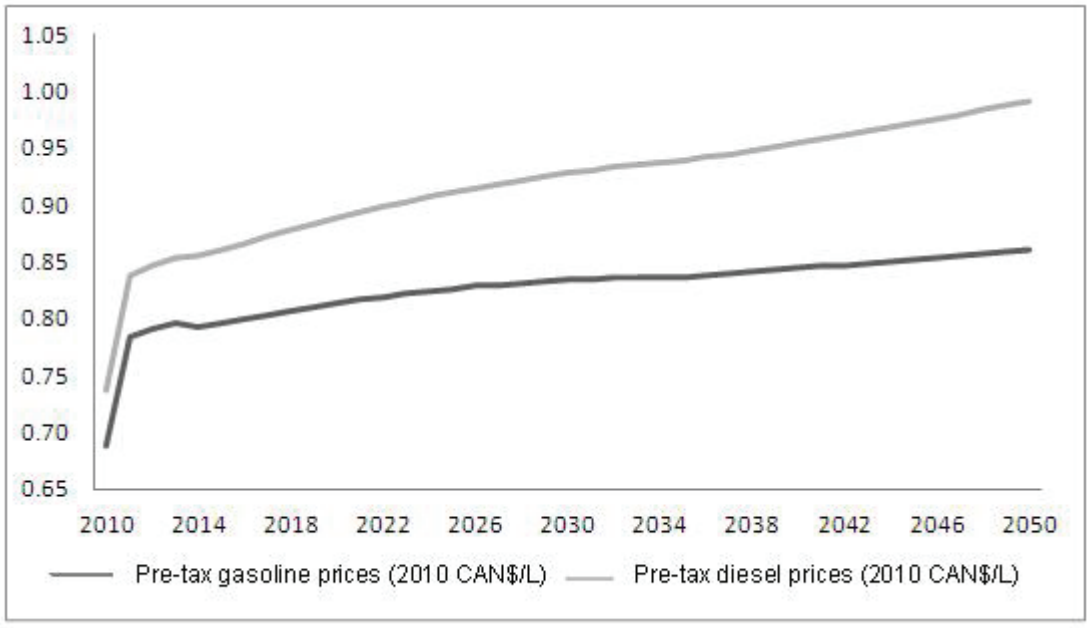
Pre-tax fuel prices were used in the analysis as taxes are not generally considered in cost-benefit analyses given that they are a transfer rather than an economic cost. Post-tax gasoline and diesel price forecasts were used in a separate payback analysis. Due to regional variations in fuel taxes, post-tax fuel prices were calculated by weighting fuel sales by regional populations and then adding regional taxes accordingly.

7.2.4. Prix du carburant

Les prévisions liées aux prix du carburant pour l'essence et le diesel ont été adoptées en fonction du modèle E3MC d'Environnement Canada pour la période s'échelonnant de 2010 à 2035. Le modèle E3MC est un modèle d'utilisation finale qui intègre les prévisions de l'Office national de l'énergie pour le prix du pétrole brut West Texas Intermediate, tel qu'il est indiqué dans le rapport de l'Office national de l'énergie intitulé *Offre et demande énergétiques à l'horizon 2035 — Évaluation du marché de l'énergie*[12]. Le modèle E3MC utilise ces données pour produire des prévisions des prix du carburant qui sont principalement fondées sur la modélisation des choix des consommateurs et les liens historiques entre les variables macroéconomiques et celles relatives au prix du carburant. Les prix du carburant au-delà de 2035 ont été projetés en fonction du taux de croissance moyen des prix du carburant du modèle E3MC pour les années 2020 à 2035. Les incertitudes liées à ces prévisions des prix du carburant ont aussi été prises en compte dans une analyse de sensibilité.

Les prix du carburant avant taxes ont été utilisés dans l'analyse puisque les taxes ne sont généralement pas prises en compte dans les analyses coûts-avantages étant donné qu'elles représentent un transfert plutôt qu'un coût économique. Des prévisions des prix de l'essence et du diesel après taxes ont été utilisées dans une analyse distincte concernant la récupération. En raison des variations régionales dans les taxes sur le carburant, les prix du carburant après taxes ont été calculés en procédant à une pondération des ventes de carburant en fonction des populations régionales et en ajoutant ensuite les taxes régionales en conséquence.

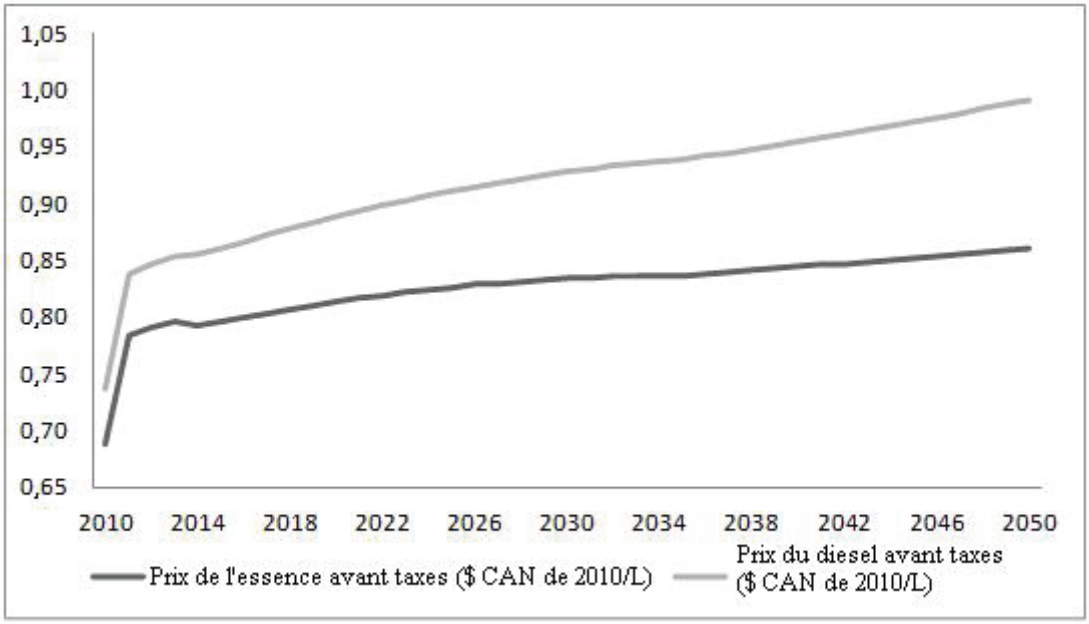
Figure 4: Gas and diesel prices (2010 CAN$/L)



[12] www.neb.gc.ca/clf-nsi/rnrgynfmtn/nrgyrprt/nrgyftr/2011/nrgsppldmndprjctn2035-eng.html#s2_1

[12] www.neb.gc.ca/clf-nsi/rnrgynfmtn/nrgyrprt/nrgyftr/2011/nrgsppldmndprjctn2035-fra.html#s2_1

Figure 4 : Prix de l'essence et du diesel (en dollars canadiens de 2010/litre)



7.2.5. Vehicle technologies that reduce GHG emissions

Information on vehicle technologies, costs and adoption rates was obtained from the U.S. EPA's regulatory impact analysis of its *Final Rulemaking to Establish Greenhouse Gas Emission Standards for Medium- and Heavy-Duty Engines and Vehicles*.[13]

The technologies considered in this analysis are those most likely to be adopted during the period of the analysis (MY2014–2018) in response to the proposed Regulations, having been developed and being available to some extent already, and already shown by the U.S. EPA to be cost-effective. Table 5 below presents a list of technologies that manufacturers are likely to choose in order to comply with the proposed Regulations.

Table 5: Potential key technologies

Combination trucks	Engine improvements, more use of low rolling resistance tires, mass reduction, improved aerodynamics, increased use of auxiliary power units, reduced air conditioning leakage
Vocational vehicles	Engine improvements, more use of low rolling resistance tires
Heavy-duty pick-ups and trucks	Engine improvements, more use of low rolling resistance tires, mass reduction, improved transmissions, reduced accessory loads

7.2.6. Key assumptions

- Under the business-as-usual scenario, technology choices for MY2014–2018 remain the same as for MY2010. This assumption is further discussed in section 7.3.1 and in the "Rationale" section, and is evaluated in the "Sensitivity analysis" section.

[13] www.epa.gov/otaq/climate/documents/420r11901.pdf

7.2.5. Technologies des véhicules permettant de réduire les émissions de GES

L'étude d'impact de la réglementation pour le règlement final de l'EPA des États-Unis portant sur l'instauration de normes en matière d'émissions de GES pour les moteurs et les véhicules moyens et lourds[13] a fourni des renseignements sur les technologies, les coûts et les taux d'adoption des véhicules.

Les technologies examinées dans cette analyse sont celles qui sont le plus susceptibles d'être adoptées au cours de la période d'analyse (années de modèle 2014 à 2018) en réponse au projet de règlement, celles qui ont été conçues et sont déjà disponibles dans une certaine mesure, celles dont l'EPA des États-Unis a déjà montré la rentabilité. Le tableau 5 ci-dessous présente une liste des technologies que les constructeurs sont susceptibles de choisir dans le but de se conformer au projet de règlement.

Tableau 5 : Technologies clés potentielles

Tracteurs routiers	Amélioration des moteurs, utilisation accrue de pneus à faible résistance, réduction de masse, meilleure aérodynamique, utilisation accrue de groupes auxiliaires de bord, réduction des fuites de réfrigérants du système de climatisation
Véhicules spécialisés	Amélioration des moteurs, utilisation accrue de pneus à faible résistance au roulement
Camionnettes et camions lourds	Amélioration des moteurs, utilisation accrue de pneus à faible résistance au roulement, réduction de masse, meilleures transmissions, réduction des charges dues aux accessoires

7.2.6. Hypothèses clés

- Selon le scénario de maintien du statu quo, les choix technologiques pour les années de modèle 2014 à 2018 restent identiques à ceux de l'année de modèle 2010. Cette hypothèse est expliquée de façon plus approfondie à la section 7.3.1 et à la section « Justification », et elle est évaluée dans la section « Analyse de sensibilité ».

[13] www.epa.gov/otaq/climate/documents/420r11901.pdf (en anglais seulement).

- Under the policy scenario, all technology manufacturing costs will be passed onto vehicle purchasers, who will recoup these costs through fuel savings achieved by the technologies adopted to meet the proposed Regulations. This assumption is evaluated in the payback analysis section.

7.3. *Analytical scenarios*

This analysis considers two scenarios: a business-as-usual (BAU) scenario, which assumes the proposed Regulations are not implemented, and a regulatory scenario, which assumes the proposed Regulations are implemented. These two scenarios are based on the same volume of forecasted vehicle sales between 2014 and 2018. The differences between the scenarios are considered in terms of the estimated changes in vehicle technology choices in the regulatory scenario, and the impacts of these changes on vehicle costs, distance travelled, fuel consumption and emissions.

The analysis assumes that these technology changes will only occur in response to the proposed Regulations; thus, the BAU rate of technology change is zero. This assumption may underestimate any "natural" technology changes that could occur throughout the North American market due to normal technological development in the absence of any regulations, or "complementary" technology changes that might occur in Canada either in response to similar regulations in the United States or in anticipation of the proposed Regulations in Canada. These alternate rates of technology change are difficult to estimate, but are considered in a sensitivity analysis. Whatever the proportion of technology change attributable to the proposed Regulations, the entirety of the changes shown in the analysis is expected to occur, and the analysis can be interpreted to identify the entire costs that Canadians can expect to bear and the benefits they can expect to receive over the lifetimes of MY2014–2018 vehicles.

7.3.1. Business-as-usual scenario

The business-as-usual scenario assumes that the proposed Regulations are not implemented and that vehicle technologies which affect GHG emissions will remain unchanged over the sales period of the analysis. The analysis considers projected vehicle sales for 2014 to 2018 and estimates the impacts of these new vehicles in terms of distance travelled, fuel consumption and emissions, given that technologies will remain constant.

7.3.2. Regulatory scenario

The regulatory scenario assumes that certain GHG emission-reducing technologies will be chosen to comply with the proposed Regulations. These are assumed to be already existing technologies, so manufacturers can choose among available technologies and increase their usage in new vehicles in order to comply with the proposed Regulations. Given that technologies will change in this scenario, the analysis considers the same BAU projected vehicle sales for 2014 to 2018, and estimates the incremental impacts of the technical modifications to these vehicles in terms of changes in vehicle costs, distance travelled, fuel consumption and emissions.

- Selon le scénario réglementaire, tous les coûts de fabrication des technologies seront transférés aux acheteurs des véhicules, qui recouvreront ces coûts par les économies de carburant que permettront les technologies adoptées dans le but de se conformer au projet de règlement. Cette hypothèse est évaluée dans la section de l'analyse de la récupération.

7.3. *Scénarios analytiques*

Cette analyse évalue deux scénarios : un scénario de maintien du statu quo, qui suppose que le projet de règlement n'est pas en vigueur, et un scénario réglementaire, qui suppose que le projet de règlement est en vigueur. Ces deux scénarios sont fondés sur le même volume de ventes de véhicules prévues entre 2014 et 2018. Les différences entre les scénarios sont prises en considération aux termes des changements estimés au niveau des choix technologiques automobiles dans le scénario réglementaire, ainsi que des répercussions de ces changements sur les coûts des véhicules, la distance parcourue, la consommation de carburant et les émissions.

L'analyse suppose que ces changements technologiques se produiront seulement en réponse au projet de règlement, et par conséquent, le taux de changement technologique dans le scénario de maintien du statu quo est de zéro. Il se peut que cette hypothèse sous-estime les changements technologiques « naturels » qui pourraient se produire à l'échelle du marché de l'Amérique du Nord en raison du développement technologique normal, malgré l'absence de réglementation, ou les changements technologiques « complémentaires » qui pourraient avoir lieu au Canada, que ce soit en réponse à une réglementation semblable aux États-Unis ou en prévision du projet de règlement au Canada. Ces autres taux de changements technologiques sont difficiles à estimer, mais ils sont pris en compte dans une analyse de sensibilité. Peu importe la proportion des changements technologiques attribuable au projet de règlement, la totalité des changements indiqués dans l'analyse est attendue et l'analyse peut être interprétée comme identifiant l'ensemble des coûts que les Canadiens peuvent s'attendre à assumer et les avantages qu'ils devraient recevoir au cours de la durée de vie des véhicules des années de modèle 2014 à 2018.

7.3.1. Scénario de maintien du statu quo

Le scénario de maintien du statu quo suppose que le projet de règlement n'est pas en vigueur et que les technologies automobiles qui ont une incidence sur les émissions de GES demeurent constantes au cours de la période des ventes de l'analyse. L'analyse tient compte des ventes de véhicules prévues de 2014 à 2018, et elle estime les répercussions de ces nouveaux véhicules en termes de distance parcourue, de consommation de carburant et d'émissions, étant donné que les technologies resteront constantes.

7.3.2. Scénario réglementaire

Le scénario réglementaire suppose que certaines technologies de réduction des émissions de GES seront choisies dans le but de se conformer au projet de règlement. On suppose que ces technologies sont des technologies déjà existantes, de sorte que les constructeurs peuvent choisir parmi les technologies disponibles et accroître leur utilisation dans les véhicules neufs afin de respecter le projet de règlement. Étant donné que les technologies changeront dans ce scénario, l'analyse tient compte des mêmes ventes de véhicules prévues dans le scénario de maintien du statu quo de 2014 à 2018, et elle estime les impacts différentiels des modifications techniques apportées à ces véhicules en fait de changements dans les coûts des véhicules, de distance parcourue, de consommation de carburant et d'émissions.

7.4. Costs

7.4.1. Vehicle technology costs

The proposed Regulations align with the proposed national GHG emission standards of the U.S. EPA for the 2014 and later model years, in order to provide manufacturers with a common set of vehicle GHG emission standards. Therefore, the analysis of the proposed Canadian Regulations assumes that manufacturers will likely adopt similar technologies to meet these proposed common emission standards.

The U.S. EPA selected likely technology choices from existing technologies based on engineering analyses, estimated increased adoption rates for these technologies in order to comply with the proposed U.S. EPA standards, and then estimated the redesign and application costs per vehicle for those technology packages.

The U.S. EPA assessment of technologies that would be available for each of the engine classes and sub-categories of vehicles and the estimates of their effectiveness and costs were guided by published research and independent summary assessments. They first estimated the baseline emissions and fuel consumption rates for each of the regulated subcategories of engines and vehicles. It was assumed that these rates would remain unchanged in the absence of the standards. Then, for each subcategory of engine, they identified technologies which could be applied practically and cost-effectively. Effectiveness and costs of each technology were estimated and applied independently, then applied in combination. The availability and increase in penetration rates of technologies were assessed together with effectiveness and costs for each model year from 2014 to 2018. Costs were initially estimated as the direct costs to manufacturers of materials, components and assembly, to which some addition was required to represent development costs, the contribution of the manufacturer's corporate resources and costs of distribution.

Given the integration of the North-American vehicle manufacturing sector and the alignment of the proposed Canadian Regulations with the U.S. EPA standards, the same U.S. EPA-estimated vehicle technology choices and adoption rates, and the same proportional costs per vehicle, adjusted for exchange rates, were used as in the U.S. EPA analysis. The resulting estimates of the present value of the costs of the technologies required to meet the proposed Regulations are presented in Table 6.

7.4. Coûts

7.4.1. Coûts des technologies automobiles

Le projet de règlement s'aligne sur les normes nationales proposées en matière d'émissions de GES de l'EPA des États-Unis pour l'année de modèle 2014 et les années de modèle ultérieures, afin de fournir aux constructeurs un ensemble commun de normes d'émissions de GES pour les véhicules. Par conséquent, l'analyse du projet de règlement canadien suppose que les constructeurs adopteront vraisemblablement des technologies semblables afin de répondre à ces normes communes proposées en matière d'émissions.

L'EPA des États-Unis a choisi des technologies plausibles parmi les technologies existantes en fonction des études techniques, elle a estimé une augmentation des taux d'adoption de ces technologies afin de respecter les normes proposées par l'EPA des États-Unis, puis elle a estimé les coûts de remaniement et de mise en œuvre par véhicule pour ces ensembles technologiques.

L'évaluation par l'EPA des États-Unis des technologies disponibles pour chacune des catégories de moteurs et sous-catégories de véhicules de même que les estimations de leur efficacité et des coûts ont été guidées par des recherches publiées et des évaluations sommaires indépendantes. Les taux d'émissions et les taux de consommation de carburant de référence ont d'abord été estimés pour chacune des sous-catégories réglementées de moteurs et de véhicules. Il a été supposé que ces taux demeureraient inchangés en l'absence des normes. Ensuite, pour chaque sous-catégorie de moteur, les technologies qui pourraient être mises en application de façon pratique et rentable ont été identifiées. L'efficacité et les coûts de chaque technologie ont été estimés et utilisés de manière indépendante, puis utilisés en association. La disponibilité et la hausse du taux de pénétration des technologies ont fait l'objet d'une évaluation, tout comme l'efficacité et les coûts pour chaque année de modèle de 2014 à 2018. Au départ, les coûts ont été estimés en tant que coûts directs pour les constructeurs de matériaux, composants et assemblages, auxquels il a fallu ajouter certains éléments en vue de représenter les coûts de développement, la contribution des ressources de l'entreprise du constructeur et les frais de distribution.

Compte tenu de l'intégration du secteur de fabrication de véhicules automobiles en Amérique du Nord et de l'harmonisation du projet de règlement canadien avec les normes de l'EPA des États-Unis, la présente analyse utilise les mêmes choix de technologies automobiles, les mêmes taux d'adoption et les mêmes coûts proportionnels par véhicule (corrigés en fonction des taux de change) que ceux utilisés dans l'analyse de l'EPA des États-Unis. Les estimations obtenues de la valeur actuelle des coûts des technologies requises afin de respecter le projet de règlement sont présentées dans le tableau 6.

Table 6: Summary of technology costs, by model year, in millions of 2010 CAN$

	MY2014	MY2015	MY2016	MY2017	MY2018	Combined MYs 2014–18
Present value of technology costs	138	133	135	138	151	695

MY = lifetime (30 years) impacts for each year of vehicle sales. Present value in 2010 CAN$, using a 3% discount rate.

Tableau 6 : Sommaire des coûts des technologies, par année de modèle, en millions de dollars canadiens de 2010

	Année de modèle 2014	Année de modèle 2015	Année de modèle 2016	Année de modèle 2017	Année de modèle 2018	Années de modèle combinées de 2014 à 2018
Valeur actuelle des coûts des technologies	138	133	135	138	151	695

Année de modèle = incidence au cours de la durée de vie (30 ans) pour chaque année des ventes de véhicules. Valeur actuelle en dollars canadiens de 2010, avec un taux d'actualisation de 3 %.

The proposed Regulations would also include a system of CO_2e emission credits to help meet overall environmental objectives in a manner that provides the regulated industry with compliance flexibility. As use of these credits is difficult to predict with any precision, the analysis did not model the benefits of these compliance flexibilities. It is therefore reasonable to conclude that the costs of vehicle technology may be somewhat overestimated.

The analysis of the proposed Regulations assumes that manufacturers will pass the GHG emission-reducing vehicle technology costs to their purchasers. Because these technologies are estimated to also generate substantial fuel savings for vehicle owners and operators, the proposed Regulations are assumed not to impact on the volume of new heavy-duty vehicle sales. No other potential operating cost impacts of new technologies (e.g. maintenance and repairs) were considered in the analysis, as any such incremental costs are expected to be quite small in relation to expected fuel savings.

7.4.2. Government costs

Costs of the Regulations to the Government of Canada fall into three principal categories: compliance promotion costs, enforcement costs, and regulatory program costs. The estimates of these are described below:

Compliance promotion: The overall present value of costs over the 2014–2018 period is estimated at approximately $100,000. Compliance promotion activities include information sessions for manufacturers and importers on the main requirements of the Regulations, in particular new emission standards and report submission. In subsequent years, the annual costs will be $20,000 (undiscounted) per year, and the compliance promotion activities would be adjusted according to the regulated community compliance level and to the compliance strategy.

Enforcement: The present value of overall costs over the 2014–2018 period is estimated at approximately $500,000 and will be used for inspections (which includes operation and maintenance costs, transportation and sampling costs), investigations, measures to deal with alleged violations (including warnings, environmental protection compliance orders and injunctions) and prosecutions.

Regulatory administration: The present value of overall costs over the 2014–2018 period is estimated at approximately $8 million. These costs include amendments to the Regulations, regulatory administration and verification testing, and also include salaries, operation and maintenance. Regulatory administration would be used to develop and maintain a reporting system to compile data submitted by companies related to their fleet emissions and related credits or deficits for each model year fleet. The costs for verification testing would be used to deliver and administer the testing and emissions verification program, including associated laboratory costs and vehicle and engine acquisition. These costs also include an upgrade to the testing facilities and associated equipment to accommodate heavy-duty vehicle and engine testing.

Le projet de règlement comprendrait aussi un système de crédits d'émissions en équivalents CO_2 afin que les objectifs environnementaux généraux puissent être atteints tout en offrant une marge de manœuvre en matière de conformité à l'industrie réglementée. Étant donné que l'utilisation de ces crédits est difficile à prévoir avec précision, l'analyse n'a pas modélisé les avantages liés à la marge de manœuvre offerte en matière de conformité. Par conséquent, il est raisonnable de conclure que les coûts de la technologie automobile pourraient être quelque peu surestimés.

L'analyse du projet de règlement suppose que les constructeurs transmettront les coûts des technologies automobiles visant la réduction des GES à leurs acheteurs. Étant donné que ces technologies peuvent également générer d'importantes économies de carburant pour les propriétaires et les conducteurs de véhicules, il est admis que le projet de règlement n'aura pas d'incidence sur le volume des ventes de véhicules lourds neufs. L'analyse n'a pris en considération aucune autre incidence des coûts d'exploitation potentiels des nouvelles technologies (par exemple l'entretien et les réparations), car ces coûts différentiels devraient être assez faibles par rapport aux économies de carburant prévues.

7.4.2. Coûts pour le gouvernement

Les coûts du Règlement pour le gouvernement du Canada se classent en trois catégories principales : les coûts liés à la promotion de la conformité, les coûts liés à l'application de la loi, ainsi que les coûts liés aux programmes réglementaires. Les estimations de ces coûts sont décrites ci-dessous.

Promotion de la conformité : La valeur actuelle globale des coûts au cours de la période de 2014 à 2018 est estimée à environ 100 000 $. Les activités de promotion de la conformité comprennent des séances d'information pour les constructeurs et les importateurs concernant les principales exigences du Règlement, en particulier les nouvelles normes d'émissions et la présentation des rapports. Au cours des années suivantes, les coûts annuels seront de 20 000 $ (non actualisés) par année et les activités de promotion de la conformité seront ajustées en fonction du niveau de conformité de la collectivité réglementée et de la stratégie de promotion de la conformité.

Application de la loi : La valeur actuelle des coûts globaux au cours de la période de 2014 à 2018 est estimée à environ 500 000 $; cette somme sera utilisée pour les inspections (qui comprennent les coûts liés au fonctionnement et à l'entretien, ainsi que les coûts liés au transport et à l'échantillonnage), les enquêtes, les mesures destinées à gérer les violations présumées (notamment les avertissements, les ordres d'exécution en matière de protection de l'environnement, ainsi que les injonctions) et les poursuites.

Administration réglementaire : La valeur actuelle des coûts globaux au cours de la période de 2014 à 2018 est estimée à environ 8 millions de dollars. Ces coûts comprennent les modifications au Règlement, l'administration réglementaire et les essais de vérification. Ils comprennent également les salaires ainsi que les coûts liés au fonctionnement et à l'entretien. L'administration réglementaire sera utilisée afin d'élaborer et de tenir à jour un système de production de rapports pour rassembler les données soumises par les entreprises en ce qui a trait aux émissions de leurs parcs de véhicules et aux crédits ou aux déficits pour le parc de véhicules de chaque année de modèle. Les coûts liés aux essais de vérification seront utilisés pour mettre en œuvre et administrer le programme d'essais et de vérification des émissions, y compris les coûts connexes de laboratoire et l'acquisition de véhicules et de moteurs. Ces coûts comprennent également une mise à niveau des installations d'essai et de l'équipement connexe, afin de faciliter les essais sur les moteurs et les véhicules lourds.

The present value of the costs related to these three categories are estimated to total $8.6 million over the 2014–2018 period in this analysis, and are presented in Table 7.

La valeur actuelle des coûts liés à ces trois catégories est estimée à 8,6 millions de dollars au total au cours de la période de 2014 à 2018 dans cette analyse. Ces coûts sont présentés dans le tableau 7.

Table 7: Incremental cost to Government, 2014–2018, in millions of 2010 CAN$

	2014	2015	2016	2017	2018	5-Year Total
Present value of compliance promotion costs	0.035	0.017	0.017	0.016	0.016	0.100
Present value of enforcement costs	0.113	0.110	0.107	0.104	0.101	0.534
Present value of regulatory program costs	1.684	1.584	1.546	1.582	1.536	7.932
Total	**1.833**	**1.711**	**1.670**	**1.701**	**1.652**	**8.566**

Due to rounding, some of the totals may not match. Present value in 2010 CAN$, using a 3% discount rate.

Tableau 7 : Coûts différentiels pour le gouvernement, de 2014 à 2018, en millions de dollars canadiens de 2010

	2014	2015	2016	2017	2018	Total sur 5 ans
Valeur actuelle des coûts de promotion de la conformité	0,035	0,017	0,017	0,016	0,016	0,100
Valeur actuelle des coûts d'application de la loi	0,113	0,110	0,107	0,104	0,101	0,534
Valeur actuelle des coûts du programme réglementaire	1,684	1,584	1,546	1,582	1,536	7,932
Total	**1,833**	**1,711**	**1,670**	**1,701**	**1,652**	**8,566**

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués. Valeur actuelle en dollars canadiens de 2010, avec un taux d'actualisation de 3 %.

7.4.3. Accidents, congestion and noise

As fuel savings lower vehicle operating costs, it is assumed that there will be some increase in vehicle distance travelled, which could lead to more accidents, congestion and noise. This analysis assumes that heavy-duty vehicle owners consider these savings within the total cost of vehicle operation. The increase in vehicle distance travelled in response to lower vehicle operating costs is referred to as the "rebound" effect, and is measured here in vehicle-kilometres travelled (VKT).

For heavy-duty vehicles, the U.S. EPA estimated the net rebound rate to be small overall and to vary by vehicle type: an approximate 0.5% to 1.5% increase in annual VKT per vehicle in response to total vehicle operating cost savings due to fuel savings. The Canadian analysis used the same rebound rates as the U.S. EPA, and applied them to annual Canadian fleet estimates of baseline VKT from MOVES in order to estimate the increase in VKT attributable to the rebound effect.

There are no identified Canadian estimates of heavy-duty vehicle costs per kilometre for accidents, congestion and noise. For Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles, this analysis used Canadian estimates for light-duty pickup trucks and vans. This is the same approach used by the U.S. EPA. The Canadian estimates for these vehicles are 46% lower than the U.S. EPA's estimates. This analysis applied the U.S. EPA's estimates per kilometre for heavy-duty vocational vehicles and tractors, assuming that Canadian estimates would also be 46% lower than the U.S. EPA's estimates for the same heavy-duty vehicle classes. These per-kilometre cost estimates for accidents, congestion and noise were then applied to the Canadian VKT rebound estimates in order to

7.4.3. Accidents, embouteillages et bruit

Comme les économies de carburant diminuent les coûts liés au fonctionnement des véhicules, une augmentation de la distance parcourue est anticipée, ce qui pourrait entraîner davantage d'accidents, d'embouteillages et de bruit. Cette analyse suppose que les propriétaires de véhicules lourds tiennent compte de ces économies dans le coût total lié au fonctionnement des véhicules. L'augmentation de la distance parcourue par les véhicules en réponse aux frais inférieurs liés au fonctionnement des véhicules est désignée sous le nom d'« effet de rebond » et elle est mesurée dans le présent énoncé en véhicules-kilomètres parcourus (VKP).

Pour les véhicules lourds, l'EPA des États-Unis a estimé que l'effet de rebond net était faible dans l'ensemble et qu'il variait selon le type de véhicule : une hausse d'environ 0,5 % à 1,5 % des VKP par année, par véhicule, en réponse aux économies totales des coûts liés au fonctionnement des véhicules grâce aux économies de carburant. L'analyse canadienne a utilisé les mêmes taux de rebond que l'EPA des États-Unis, puis elle les a appliqués, pour le parc de véhicules canadien, aux estimations annuelles des VKP de référence issues du simulateur MOVES, en vue d'estimer l'augmentation des VKP attribuable à l'effet de rebond.

Aucune estimation canadienne des coûts liés aux véhicules lourds selon le nombre de kilomètres pour les accidents, les embouteillages et le bruit n'a été relevée. Pour les véhicules lourds des classes 2B et 3, cette analyse a utilisé des estimations canadiennes pour les camionnettes et les fourgonnettes légères. Il s'agit de la même approche que celle utilisée par l'EPA des États-Unis. Les estimations canadiennes pour ces véhicules sont inférieures de 46 % par rapport aux estimations de l'EPA des États-Unis. Cette analyse a utilisé les estimations de l'EPA des États-Unis par kilomètre pour les véhicules lourds spécialisés et les tracteurs, en supposant que les estimations canadiennes seraient également inférieures de 46 % par rapport aux estimations

obtain estimates of the overall value of accidents, congestion and noise for each vehicle class in this analysis. The results are presented below.

de l'EPA des États-Unis pour les mêmes classes de véhicules lourds. Ces estimations de coûts par kilomètre pour les accidents, les embouteillages et le bruit ont ensuite été appliquées aux estimations de l'effet de rebond lié aux VKP au Canada, dans le but d'obtenir des estimations de la valeur globale des accidents, des embouteillages et du bruit pour chaque catégorie de véhicules dans le cadre de cette analyse. Les résultats sont présentés ci-dessous.

Table 8: Summary of costs of additional noise, accidents, and congestion, by model year, in millions of 2010 CAN$

	MY2014	MY2015	MY2016	MY2017	MY2018	Combined MYs 2014–18
Present value of noise, accidents, and congestion	26	25	25	24	23	123

MY= lifetime (30 years) impacts for each year of vehicle sales. Present value in 2010 CAN$, using a 3%discount rate.

Tableau 8 : Résumé des coûts liés au bruit, aux accidents et aux embouteillages supplémentaires, selon l'année de modèle, en million de dollars canadiens de 2010

	Année de modèle 2014	Année de modèle 2015	Année de modèle 2016	Année de modèle 2017	Année de modèle 2018	Années de modèle combinées de 2014 à 2018
Valeur actuelle quant au bruit, aux accidents et aux embouteillages	26	25	25	24	23	123

Année de modèle = incidence au cours de la durée de vie (30 ans) pour chaque année des ventes de véhicules. Valeur actuelle en dollars canadiens de 2010, avec un taux d'actualisation de 3 %.

7.5. Benefits

7.5.1. GHG emissions reductions

The MOVES emissions model was used to estimate the impact of the proposed Regulations in terms of reductions in vehicle GHG emissions, as presented in Table 9 below. The proposed Regulations are estimated to result in a lifetime model-year reduction of 2.9 Mt beginning in MY2014 and increasing each year to 5.3 Mt for MY2018. Thus, as the proposed Regulations come into full effect over the MY2014–2018 period, they will result in a cumulative lifetime GHG emission reduction of 19 Mt arising from new vehicles entering the market in these five years.

For MY2019 and subsequent model years, the proposed Regulations would remain in full effect, and thus the lifetime reductions that would be observed under a regulatory scenario would likely be similar to the MY2018 level of 5.3 Mt for each subsequent MY, assuming similar sales and other modelling parameters. However, looking beyond MY2018, it also becomes more likely that some of these GHG emission reductions would have occurred even in the absence of the proposed Regulations and could not therefore be fully attributed to the proposed Regulations.

7.5.2. Value of avoided GHG emission damages

The estimated value of avoided damages from GHG reductions is based on the climate change damages avoided at the global level. Based on an estimated SCC of $26/tonne, the present value of incremental GHG emission reductions under the proposed Regulations is estimated to be over $0.5 billion over the lifespan of the MY2014–2018 new vehicle fleet. Under the $104/tonne SCC estimate, the present value of incremental GHG emission reductions would be estimated at over $1.8 billion for the 2014–2018 model year vehicles.

7.5. Avantages

7.5.1. Réductions des émissions de GES

Le modèle d'émissions du simulateur MOVES a été utilisé pour estimer l'incidence du projet de règlement quant aux réductions des émissions de GES par les véhicules, tel qu'il est présenté dans le tableau 9 ci-dessous. Il est estimé que, sur la durée de vie d'une année de modèle, le projet de règlement devrait entraîner une réduction de 2,9 Mt à compter de l'année de modèle 2014, suivi d'une augmentation chaque année jusqu'à concurrence de 5,3 Mt pour l'année de modèle 2018. Par conséquent, étant donné que le projet de règlement entrera pleinement en vigueur au cours de la période des années de modèle 2014 à 2018, il entraînera une réduction cumulative des émissions de GES de 19 Mt au cours de la durée de vie attribuable aux nouveaux véhicules qui pénétreront sur le marché au cours de ces cinq années.

Pour l'année de modèle 2019 et les années de modèle suivantes, le projet de règlement demeurerait pleinement en vigueur. Par conséquent, dans le cadre d'un scénario réglementaire, les réductions qui seraient observées sur la durée de vie de chaque année de modèle ultérieure seraient probablement semblables au niveau de 5,3 Mt par année de l'année de modèle 2018, en supposant des ventes et d'autres paramètres de modélisation similaires. Toutefois, comme l'analyse va au-delà de l'année de modèle 2018, il devient plus probable que certaines de ces réductions des émissions de GES se seraient produites même en l'absence du projet de règlement et qu'elles ne pourraient donc pas être entièrement attribuables au projet de règlement.

7.5.2. Valeur des dommages évités liés aux émissions de GES

La valeur estimée des dommages évités par la réduction des GES se fonde sur l'évitement des dommages relatifs aux changements climatiques à l'échelle mondiale. D'après une estimation du CSC de 26 $/tonne, la valeur actuelle des réductions cumulatives des émissions de GES en vertu du projet de règlement est évaluée à 0,5 milliard de dollars au cours de la durée de vie du nouveau parc de véhicules des années de modèle 2014 à 2018. Avec une estimation du CSC de 104 $/tonne, la valeur actuelle des réductions cumulatives des émissions de GES serait estimée à

plus de 1,8 milliard de dollars pour les véhicules des années de modèle 2014 à 2018.

Table 9: Summary of GHG benefits, by model year, in millions of 2010 CAN$

	MY2014	MY2015	MY2016	MY2017	MY2018	Combined MYs 2014–18
Reduction in GHG emissions — undiscounted (Mt CO_2e)	2.9	3.0	3.2	4.6	5.3	19.0
Present value of the reduction in GHG emissions (SCC at $26/tonne)	73	74	80	115	130	472
Present value of the reduction in GHG emissions (SCC at $104/tonne)	283	288	311	445	503	1,831

MY= lifetime (30 years) impacts for each year of vehicle sales. Due to rounding, some of the totals may not match. Present value in 2010 CAN$, using a 3% discount rate.

Tableau 9 : Résumé des avantages liés aux réductions des GES, selon l'année de modèle, en millions de dollars canadiens de 2010

	Année de modèle 2014	Année de modèle 2015	Année de modèle 2016	Année de modèle 2017	Année de modèle 2018	Années de modèle combinées de 2014 à 2018
Réduction des émissions de GES — non actualisée (Mt d'équivalents de CO_2)	2,9	3,0	3,2	4,6	5,3	19,0
Valeur actuelle de la réduction des émissions de GES (CSC à 26$/tonne)	73	74	80	115	130	472
Valeur actuelle de la réduction des émissions de GES (CSC à 104 $/tonne)	283	288	311	445	503	1 831

Année de modèle = incidence au cours de la durée de vie (30 ans) pour chaque année des ventes de véhicules. Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués. Valeur actuelle en dollars canadiens de 2010, avec un taux d'actualisation de 3 %.

7.5.3. Fuel savings benefits

Manufacturers are expected to meet the requirements of the proposed Regulations by adopting vehicle technologies that reduce GHG emissions. Most of these technologies (e.g. low rolling resistance tires and improved aerodynamics) will achieve these GHG emission reductions by improving vehicle energy efficiency. MOVES was used to estimate vehicle energy efficiency improvements due to vehicle technology improvements, and then these energy savings were converted to fuel savings using standard metrics. Thus these technologies are expected to reduce fuel consumption by 7.2 billion litres (undiscounted) over the lifetime of the MY2014–2018 fleet, as presented in Table 10 below.

Based on projected fuel prices, the benefits to vehicle owners arising from these fuel reductions are estimated to be $4.5 billion in fuel savings, and these cumulative savings are estimated to outweigh the technology costs ($0.7 billion) by a ratio of more than 6:1 over the lifetime of the MY2014–2018 fleet. Fuel prices are calculated pre-tax, so vehicle owners could expect higher savings than those resulting from this analysis. A post-tax payback analysis for vehicle owners is also presented in section 11.

Fuel savings are also expected to reduce the frequency of refuelling, which is a time-saving benefit for vehicle operators. The analysis used refuelling fill rates to calculate the total time saved due to reduced fuel consumption. The value of these time savings

7.5.3. Avantages des économies de carburant

Les constructeurs devraient vraisemblablement respecter les exigences du projet de règlement en adoptant des technologies automobiles qui réduiront les émissions de GES. La plupart de ces technologies (par exemple les pneus à faible résistance au roulement et une meilleure aérodynamique) permettront d'atteindre ces réductions des émissions de GES en améliorant l'efficacité énergétique des véhicules. Le simulateur MOVES a été utilisé afin d'estimer les améliorations en matière d'efficacité énergétique des véhicules entraînées par les améliorations des technologies automobiles. Ensuite, ces économies d'énergie ont été transformées en économies de carburant à l'aide de mesures standards. Par conséquent, ces technologies devraient permettre de réduire la consommation de carburant de 7,2 milliards de litres (non actualisés) au cours de la durée de vie du parc de véhicules des années de modèle 2014 à 2018, tel qu'il est présenté dans le tableau 10 ci-dessous.

D'après les projections des prix du carburant, les avantages pour les propriétaires de véhicules découlant de ces réductions de consommation de carburant devraient atteindre 4,5 milliards de dollars en économies de carburant et il est estimé que ces économies cumulatives dépasseront les coûts des technologies (0,7 milliard de dollars) d'un ratio de plus de 6 pour 1 au cours de la durée de vie du parc de véhicules des années de modèle 2014 à 2018. Les prix du carburant sont calculés avant taxes, de sorte que les propriétaires de véhicules pourraient s'attendre à des économies plus importantes que celles issues de cette analyse. Une analyse de la récupération après taxes pour les propriétaires de véhicules est également présentée à la section 11.

Les économies de carburant devraient également réduire la fréquence du ravitaillement, ce qui constitue un avantage en termes d'économies de temps pour les conducteurs de véhicules. L'analyse a utilisé des taux de ravitaillement en carburant pour

was calculated using an estimated mean wage rate for a typical truck driver ($23.33 per hour in 2010 CAN$).[14] Using these values, the benefits of refuelling time savings due to the proposed Regulations are expected to be $34 million over the lifetime of the MY2014–2018 fleet, as presented in Table 10.

calculer le temps total gagné grâce à la réduction de la consommation de carburant. La valeur de ces gains de temps a été calculée à l'aide d'une estimation du taux de rémunération moyen d'un conducteur de camion typique (23,33 $ de l'heure, en dollars canadiens de 2010)[14]. En utilisant ces valeurs, les avantages des gains de temps en matière de ravitaillement entraînés par le projet de règlement devraient être de 34 millions de dollars au cours de la durée de vie du parc de véhicules des années de modèle 2014 à 2018, tels qu'ils sont présentés dans le tableau 10.

Table 10: Summary of fuel-related benefits, by model year, in millions of 2010 CAN$

	MY2014	MY2015	MY2016	MY2017	MY2018	Combined MYs 2014–18
Fuel savings — undiscounted (million litres)	1,080	1,111	1,215	1,758	2,015	7,179
Present value of fuel savings	716	718	764	1,079	1,204	4,481
Present value of reduced refuelling time	5	5	6	8	10	34
Present value of the sum of fuel benefits	*720*	*723*	*770*	*1,088*	*1,214*	*4,515*

MY = lifetime (30 years) impacts for each year of vehicle sales. Due to rounding, some of the totals may not match. Fuel savings are pre-tax. Present value in 2010 CAN$, using a 3% discount rate.

Tableau 10 : Résumé des avantages liés aux économies de carburant, par année de modèle, en millions de dollars canadiens de 2010

	Année de modèle 2014	Année de modèle 2015	Année de modèle 2016	Année de modèle 2017	Année de modèle 2018	Années de modèle combinées de 2014 à 2018
Économies de carburant — non actualisées (en millions de litres)	1 080	1 111	1 215	1 758	2 015	7 179
Valeur actuelle des économies de carburant	716	718	764	1 079	1 204	4 481
Valeur actuelle de la réduction du temps de ravitaillement	5	5	6	8	10	34
Valeur actuelle de la somme des avantages liés au carburant	*720*	*723*	*770*	*1 088*	*1 214*	*4 515*

Année de modèle = incidence au cours de la durée de vie (30 ans) pour chaque année des ventes de véhicules. Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués. Les économies de carburant sont avant taxes. Valeur actuelle en dollars canadiens de 2010, avec un taux d'actualisation de 3 %.

8. *Non-quantified impacts*

8.1. Fuel savings impacts on upstream petroleum sector

Canada is a small open economy and a price-taker in the world petroleum market. The estimated reduction in domestic fuel consumption resulting from the proposed Regulations would therefore not be expected to impact on the price of petroleum. Reduced domestic fuel consumption from any fuel savings resulting from the proposed Regulations would therefore be expected to be redirected from domestic consumption to increased exports, with no incremental impact on the upstream petroleum sector.

8.2. Criteria air contaminant impacts

The proposed Regulations are also expected to impact on CACs such as CO, NO_x, $PM_{2.5}$, SO_x and VOC. Overall it is expected that vehicle emissions of most CACs will decrease slightly in response to the proposed Regulations, primarily due to anticipated fuel savings. Conversely, it is anticipated that emissions of $PM_{2.5}$ will rise slightly, primarily due to the expected increased use of diesel-powered auxiliary power units as a fuel saving measure for extended idling in tractors. The net impact of these changes in emissions of CACs on air quality, and the resulting impacts on human health are expected to be very minor. Given

[14] www.tc.gc.ca/media/documents/policy/report-final.pdf

8. *Effets non quantifiés*

8.1. Répercussions des économies de carburant sur le secteur pétrolier en amont

Le Canada est une économie ouverte de petite taille et un preneur de prix sur le marché mondial du pétrole. Par conséquent, la réduction prévue de la consommation nationale de carburant découlant du projet de règlement ne devrait pas avoir de répercussions sur le prix du pétrole. Ainsi, la réduction de la consommation nationale de carburant issue des économies de carburant en raison du projet de règlement serait vraisemblablement réorientée de la consommation nationale vers une hausse des exportations, sans impact différentiel sur le secteur pétrolier en amont.

8.2. Répercussions sur les principaux polluants atmosphériques

Le projet de règlement devrait aussi avoir des répercussions sur les principaux polluants atmosphériques (PPA) tels que le CO, le NO_x, les $MP_{2,5}$, le SO_x, ainsi que les COV. Dans l'ensemble, les émissions des véhicules de la plupart des PPA devraient diminuer légèrement en réponse au projet de règlement, et ce, principalement en raison des économies de carburant prévues. En revanche, il est prévu que les émissions de $MP_{2,5}$ augmenteront légèrement, principalement en raison de la hausse attendue de l'utilisation de groupes auxiliaires de bord alimentés au diesel à titre de mesure d'économie de carburant pour un fonctionnement au ralenti

[14] www.publications.gc.ca/collections/collection_2009/tc/T22-165-2008F.pdf

the small scale of the expected CAC emissions and the challenges in estimating their value, these impacts have not been quantified.

8.3. Regulatory certainty and reduced compliance costs for manufacturers

The proposed Regulations are designed to align with similar regulations being introduced in the United States in 2014. The heavy-duty vehicle manufacturing sectors in Canada and the United States are highly integrated, so there are several benefits to regulatory alignment between the two countries. First, responding to new United States regulations with proposed Regulations in Canada provides a degree of regulatory certainty for Canadian manufacturers, which should facilitate their investment decision-making.

Then, by aligning regulations, as opposed to establishing different regulatory requirements than the United States, the proposed Regulations will further benefit Canadian companies subject to these regulations. Canadian companies manufacturing and/or importing into Canada vehicles that are concurrently sold in the United States can use U.S. information and data, such as emission tests results, to demonstrate compliance with the proposed standards. This significantly reduces the companies' compliance assessment and administrative costs. Aligned regulations would also set a North American level playing field in the transportation sector by preventing any manufacturer from producing less expensive and higher emitting vehicles, and therefore putting other manufacturers in a competitive disadvantage. These benefits have been assessed qualitatively, as there are no available quantified estimates of the benefits of regulatory alignment.

9. ***Summary of costs and benefits***

Over the lifetime of MY2014–2018 vehicles, the present value of the cost of the proposed Regulations is estimated at $0.8 billion, largely due to the additional vehicle technology costs required by the proposed Regulations. The total benefits for MY2014–2018 are estimated at $5.0 billion, due to the value of GHG reductions ($0.5 billion) and fuel savings ($4.5 billion). Over the lifetime of MY2014–2018 vehicles, the present value of the net benefits of the proposed Regulations is estimated at $4.2 billion. The results of the cost-benefit analysis of the proposed Regulations are presented in Table 11.

prolongé des tracteurs. L'effet net de ces changements des émissions de PPA sur la qualité de l'air et les répercussions sur la santé humaine qui en résulteront devraient être très faibles. Étant donné la petite échelle des émissions des PPA prévues et les défis liés à l'estimation de leur valeur, ces répercussions n'ont pas été quantifiées.

8.3. Certitude réglementaire et réduction des coûts de conformité pour les constructeurs

Le projet de règlement est élaboré en vue de l'harmonisation avec des règlements similaires qui seront adoptés aux États-Unis en 2014. Les secteurs de la construction de véhicules lourds au Canada et aux États-Unis sont très bien intégrés, donc l'harmonisation réglementaire entre les deux pays comporte plusieurs avantages. Tout d'abord, la réponse aux nouveaux règlements des États-Unis au moyen du projet de règlement au Canada offre un certain degré de certitude réglementaire pour les constructeurs canadiens, ce qui devrait faciliter la prise de décisions en matière d'investissements.

Ensuite, en harmonisant les règlements, plutôt qu'en imposant des exigences réglementaires différentes de celles des États-Unis, le projet de règlement avantagera d'autant plus les entreprises canadiennes visées. Les entreprises canadiennes qui fabriquent ou importent au Canada des véhicules qui sont aussi vendus aux États-Unis peuvent utiliser les renseignements et les données des États-Unis, notamment les résultats des essais sur les émissions, pour démontrer la conformité aux normes proposées. Cela réduit énormément les coûts connexes à l'évaluation de la conformité et les coûts administratifs pour les entreprises. L'harmonisation de la réglementation fixera également des règles du jeu à l'échelle de l'Amérique du Nord dans le secteur des transports en empêchant tout constructeur de produire des véhicules moins coûteux et plus polluants, ce qui placerait d'autres constructeurs dans une situation de désavantage concurrentiel. Ces avantages ont été évalués sur le plan qualitatif, étant donné qu'il n'y a pas d'estimations quantifiées disponibles relativement aux avantages de l'harmonisation réglementaire.

9. ***Résumé des avantages et coûts***

Au cours de la durée de vie des véhicules des années de modèle 2014 à 2018, la valeur actuelle du coût du projet de règlement est estimée à 0,8 milliard de dollars, en grande partie à cause des coûts des technologies automobiles supplémentaires qui seraient exigés par le projet de règlement. Les avantages totaux pour les années de modèle 2014 à 2018 sont estimés à 5,0 milliards de dollars, en raison de la valeur des réductions de GES (0,5 milliard de dollars) et des économies de carburant (4,5 milliards de dollars). Au cours de la durée de vie des véhicules des années de modèle 2014 à 2018, la valeur actuelle des avantages nets du projet de règlement est estimée à 4,2 milliards de dollars. Les résultats de l'analyse coûts-avantages du projet de règlement sont présentés dans le tableau 11.

Table 11: Summary of main results, by model year, in millions of 2010 CAN$

Incremental costs and benefits (millions of dollars)	MY2014	MY2015	MY2016	MY2017	MY2018	Combined MYs 2014–18
Monetized costs						
A. Sector costs						
Present value of the technology costs	138	133	135	138	151	695
B. Societal costs						
Present value of the noise, accidents and congestion	26	25	25	24	23	123
Present value of the government administration costs	2	2	2	2	2	9
Sum of costs	*166*	*160*	*162*	*164*	*175*	*827*

Table 11: Summary of main results, by model year, in millions of 2010 CAN$ — *Continued*

Incremental costs and benefits (millions of dollars)	MY2014	MY2015	MY2016	MY2017	MY2018	Combined MYs 2014–18
Monetized benefits						
A. Sector benefits						
Present value of the pre-tax fuel savings	716	718	764	1,079	1,204	4,481
Present value of the reduced refuelling time	5	5	6	8	10	34
B. Societal benefits						
Present value of reduction in GHG emissions (SCC at $26/tonne)	73	74	80	115	130	472
Sum of benefits	*793*	*798*	*850*	*1,202*	*1,344*	*4,987*
NET BENEFIT — with SCC at $26/tonne	**627**	**638**	**688**	**1,039**	**1,168**	**4,160**
NET BENEFIT — with alternate SCC at $104/tonne	837	852	919	1,369	1,542	5,519
Qualitative and non-monetized impacts	Positive regulatory alignment impacts No net critical air contaminants impacts No net upstream fuel impacts					

MY = lifetime (30 years) impacts for each year of vehicle sales. Present value in 2010 CAN$, using a 3% discount rate. Due to rounding, some of the totals may not match.

Tableau 11 : Récapitulatif des principaux résultats, selon l'année de modèle, en millions de dollars canadiens de 2010

Coûts et avantages différentiels (en millions de dollars)	Année de modèle 2014	Année de modèle 2015	Année de modèle 2016	Année de modèle 2017	Année de modèle 2018	Années de modèle combinées de 2014 à 2018
Coûts monétisés						
A. Coûts pour le secteur						
Valeur actuelle des coûts des technologies	138	133	135	138	151	695
B. Coûts pour la société						
Valeur actuelle quant au bruit, aux accidents et aux embouteillages	26	25	25	24	23	123
Valeur actuelle des frais d'administration du gouvernement	2	2	2	2	2	9
Somme des coûts	*166*	*160*	*162*	*164*	*175*	*827*
Avantages monétisés						
A. Avantages pour le secteur						
Valeur actuelle des économies de carburant avant taxes	716	718	764	1 079	1 204	4 481
Valeur actuelle de la réduction du temps de ravitaillement	5	5	6	8	10	34
B. Avantages pour la société						
Valeur actuelle de la réduction des émissions de GES (CSC à 26 $/tonne)	73	74	80	115	130	472
Somme des avantages	*793*	*798*	*850*	*1 202*	*1 344*	*4 987*
AVANTAGE NET — avec le CSC à 26 $/tonne	**627**	**638**	**688**	**1 039**	**1 168**	**4 160**
AVANTAGE NET — avec un autre CSC à 104 $/tonne	837	852	919	1 369	1 542	5 519
Répercussions qualitatives et non-monétisées	Effets positifs de l'harmonisation réglementaire Aucune incidence nette des principaux polluants atmosphériques Aucune incidence nette sur le carburant en amont					

Année de modèle = incidence au cours de la durée de vie (30 ans) pour chaque année des ventes de véhicules. Valeur actuelle en dollars canadiens de 2010, avec un taux d'actualisation de 3 %. Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

The analysis indicates that in the first years of the proposed Regulations (MY2014–16), the lifetime costs will range from $160 to $166 million, the lifetime benefits will range from $793 to $850 million, and the lifetime net benefits will range from $627 to $688 million. These values reflect the impacts of the initial levels of compliance standards in the proposed Regulations, and the level of vehicles sales over this period. For MY2017–18, the proposed Regulations introduce higher compliance standards, resulting in higher costs ($164 to $175 million), higher benefits ($1,202 to $1,344 million) and higher net benefits ($1,039 to $1,168 million).

For MY2019 and subsequent model years, the proposed Regulations maintain the MY2018 compliance standards, and, all else being equal, results would be expected to be similar to those for MY2018, given similar volumes of annual vehicle sales.

L'analyse indique qu'au cours des premières années du projet de règlement (années de modèle 2014 à 2016), les coûts au cours de la durée de vie seront de l'ordre de 160 à 166 millions de dollars, les avantages au cours de la durée de vie seront de 793 à 850 millions de dollars, et les avantages nets au cours de la durée de vie varieront entre 627 et 688 millions de dollars. Ces valeurs reflètent les répercussions des niveaux initiaux des normes de conformité dans le cadre du projet de règlement, ainsi que le niveau des ventes de véhicules au cours de cette période. Pour les années de modèle 2017 et 2018, le projet de règlement présente des normes de conformité plus élevées, ce qui entraîne des coûts plus élevés (164 à 175 millions de dollars), des avantages plus élevés (de 1 202 à 1 344 millions de dollars) et des avantages nets plus élevés (1 039 à 1 168 millions de dollars).

Pour l'année de modèle 2019 et les années de modèle suivantes, le projet de règlement maintient les normes de conformité de l'année de modèle 2018, et toutes choses étant égales par ailleurs, les résultats devraient être semblables à ceux de l'année de modèle 2018, compte tenu de volumes semblables des ventes annuelles de véhicules.

Table 12: Summary metrics

	MY2014	**MY2015**	**MY2016**	**MY2017**	**MY2018**	**Combined MYs 2014–18**
Benefit to cost ratio — discounted at 3% (SCC at $26/tonne)	4.8	5.0	5.2	7.4	7.7	6.0
Fuel savings — undiscounted (million litres)	1,080	1,111	1,215	1,758	2,015	7,179
Reduction in GHG emissions — undiscounted (Mt CO_2e)	2.9	3.0	3.2	4.6	5.3	19.0
Present value of CO_2 damages avoided (Mt CO_2e)	2.7	2.7	2.9	4.2	4.7	17.2
Present value of the socio-economic costs which equal total costs minus non-GHG benefits (in millions of 2010 CAN$)						–3,688
Present value of the socio-economic cost per tonne of CO_2 damages avoided ($/tonne)						–215

MY = lifetime (30 years) impacts for each year of vehicle sales. CO_2 damages are grown at 2% per year to reflect the growth in climate change damages over time as emissions cumulate in the atmosphere. Present value uses a 3% discount rate. Due to rounding, some of the totals may not match.

Tableau 12 : Résumé des mesures

	Année de modèle 2014	**Année de modèle 2015**	**Année de modèle 2016**	**Année de modèle 2017**	**Année de modèle 2018**	**Années de modèle combinées de 2014 à 2018**
Ratio coûts-avantages — actualisé à 3 % (CSC à 26 $/tonne)	4,8	5,0	5,2	7,4	7,7	6,0
Économies de carburant — non actualisées (en millions de litres)	1 080	1 111	1 215	1 758	2 015	7 179
Réduction des émissions de GES — non actualisée (en Mt d'équivalents de CO_2)	2,9	3,0	3,2	4,6	5,3	19,0
Valeur actuelle des dommages évités avec le CO_2 (en Mt d'équivalents de CO_2)	2,7	2,7	2,9	4,2	4,7	17,2
Valeur actuelle des coûts socioéconomiques qui équivalent au total des coûts moins les avantages qui ne sont pas liés aux GES (en millions de dollars canadiens de 2010)						–3 688
Valeur actuelle des coûts socioéconomiques par tonne de dommages évités avec le CO_2 ($/tonne)						–215

Années de modèle = incidence au cours de la durée de vie (30 ans) pour chaque année des ventes de véhicules. Les dommages liés au CO_2 augmentent à raison de 2 % par année pour refléter la croissance des dommages liés aux changements climatiques au fil du temps lorsque les émissions s'accumulent dans l'atmosphère. La valeur actuelle utilise un taux d'actualisation de 3 %. Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

For the proposed Regulations, the benefit to cost ratio is estimated to be 6 to 1 for the overall MY2014–2018 fleet of new heavy-duty vehicles. The benefit to cost ratio also increases from 4.8 to 1 for MY2014 to 7.7 to 1 for MY2018. This trend reflects the positive impact of fully implementing the proposed Regulations.

Over the lifetime of the MY2014–2018 fleet, the proposed Regulations are expected to reduce fuel consumption by 7.2 billion litres, and reduce GHG emissions (CO_2e) by 19.0 Mt.

In order to allow a comparison of social cost-effectiveness with other government climate change measures, we present the socio-economic cost per tonne of CO_2 emissions avoided. This ratio is calculated by subtracting the present value of the sum of all non-GHG benefits from the present value of the costs of the proposed Regulations, and then dividing by the present value of the tonnes of CO_2 emissions avoided. This ratio measures the lifetime socio-economic costs of reducing GHG emissions if the proposed Regulations are implemented over the MY2014–2018 analysis period, on a per tonne basis. For the proposed Regulations, the ratio of –$215/tonne is negative, indicating that the carbon emission reduction under the proposed Regulations would result in a net benefit rather than net cost.

10. *Sensitivity analysis*

A sensitivity analysis was done to consider the impact of uncertainty in key variables (i.e. changes in estimated sales, technology costs, fuel prices and discount rates). The sensitivity analysis shows that the results are robust in terms of demonstrating positive net benefits for the proposed Regulations across a broad range of plausible values for variables and assumptions.

Table 13: Results of sensitivity analysis

SENSITIVITY VARIABLES	NET BENEFIT		
	Lower	Central	Higher
1. Sensitivity to sales forecasts: (–30%, central, +30%)	2,909	4,160	5,411
2. Sensitivity to technology costs: (+30%, central, –30%)	3,966	4,160	4,354
3. Sensitivity to fuel prices: (–30%, central, +30%)	2,816	4,160	5,504
4. Sensitivity to discount rates: (7%, 3%, undiscounted)	2,669	4,160	6,307

All values are in millions of 2010 CAN$, using a 3% discount rate except where otherwise indicated.

A sensitivity analysis was also done to consider the impact of the assumption in the business-as-usual scenario (BAU) regarding the rate of technology change in the absence of the proposed Regulations. Throughout the regulatory analysis, it is assumed that this rate is zero. This sensitivity analysis shows, however, that by assuming instead that some technology change would occur even in the absence of the proposed Regulations, costs and benefits attributable to the Regulations would be reduced proportionately.

Dans le cadre du projet de règlement, le ratio avantages-coûts est estimé à 6 pour 1 pour l'ensemble du parc de nouveaux véhicules lourds des années de modèle 2014 à 2018. Le ratio avantages-coûts augmente également, passant de 4,8 pour 1 pour l'année de modèle 2014 à 7,7 pour 1 pour l'année de modèle 2018. Cette tendance reflète l'incidence positive de la mise en œuvre complète du projet de règlement.

Au cours de la durée de vie du parc de véhicules des années de modèle 2014 à 2018, le projet de règlement devrait réduire la consommation de carburant de 7,2 milliards de litres et réduire les émissions de GES (équivalents CO_2) de 19,0 Mt.

Afin de permettre une comparaison entre la rentabilité sociale et d'autres mesures gouvernementales relatives aux changements climatiques, nous présentons le coût socioéconomique par tonne d'émissions de CO_2 évitée. Ce ratio est calculé en soustrayant la valeur actuelle de la somme de tous les avantages non liés aux GES de la valeur actuelle des coûts du projet de règlement, puis en divisant par la valeur actuelle des tonnes d'émissions de CO_2 évitées. Ce ratio mesure les coûts socioéconomiques de la réduction des émissions de GES, par tonne, pendant la durée de vie, si le projet de règlement est mis en œuvre au cours de la période d'analyse des années de modèle 2014 à 2018. Pour le projet de règlement, le ratio de –215 $/tonne est négatif, ce qui indique que la réduction des émissions de carbone dans le cadre du projet de règlement engendrera un avantage net plutôt qu'un coût net.

10. *Analyse de sensibilité*

Une analyse de sensibilité a été effectuée afin de tenir compte de l'incidence de l'incertitude sur les variables clés (c'est-à-dire les changements dans les ventes estimées, les coûts des technologies, les prix du carburant et les taux d'actualisation). L'analyse de sensibilité indique que les résultats démontrent de manière solide des avantages nets positifs pour le projet de règlement dans un large éventail de valeurs plausibles pour les variables et les hypothèses.

Tableau 13 : Résultats de l'analyse de sensibilité

VARIABLES DE SENSIBILITÉ	AVANTAGE NET		
	Inférieur	Moyen	Supérieur
1. Sensibilité aux prévisions des ventes : (–30 % moyenne, +30 %)	2 909	4 160	5 411
2. Sensibilité aux coûts des technologies : (+3 %, moyenne, –30 %)	3 966	4 160	4 354
3. Sensibilité aux prix du carburant : (–30 %, moyenne, +30 %)	2 816	4 160	5 504
4. Sensibilité aux taux d'actualisation : (7 %, 3 %, non actualisée)	2 669	4 160	6 307

Toutes les valeurs sont en millions de dollars canadiens de 2010, avec un taux d'actualisation de 3 %, sauf indication contraire.

Une analyse de sensibilité a également été réalisée afin de prendre en compte, dans le scénario de maintien du statu quo, l'incidence de l'hypothèse sur le taux de changement technologique en l'absence du projet de règlement. Tout au long de l'analyse réglementaire, il est supposé que ce taux est égal à zéro. Toutefois, cette analyse de sensibilité indique qu'en supposant plutôt l'existence de certains changements technologiques en l'absence du projet de règlement, les coûts et les avantages attribuables au Règlement seraient réduits proportionnellement.

Table 14: BAU sensitivity analysis

BAU rate of technology adoption	0%	25%	50%
Costs	827	623	418
Benefits	4,987	3,740	2,494
Net benefit	4,160	3,118	2,076
Rate of technology adoption attributable to the Regulations	100%	75%	50%

All figures are in million 2010CAN$, using a 3% discount rate.

Tableau 14 : Analyse de sensibilité du maintien du statu quo

Taux d'adoption des technologies, avec le maintien du statu quo	0 %	25 %	50 %
Coûts	827	623	418
Avantages	4 987	3 740	2 494
Avantage net	4 160	3 118	2 076
Taux d'adoption des technologies attribuable à la réglementation	100 %	75 %	50 %

Tous les chiffres sont en millions de dollars canadiens de 2010, avec un taux d'actualisation de 3 %.

The regulatory analysis provides information to the public and stakeholders about the costs they can expect to bear and the benefits they can expect to receive over the lifetime of new heavy-duty vehicles sold with more GHG emission reducing technologies. It is unclear whether some or many of the technologies would be adopted in the absence of the proposed Regulations. To the extent that they would, the costs and the benefits attributed to the proposed Regulations would be overstated. The sensitivity analysis shows that even if the BAU rate of technology adoption was as high as 50%, the proposed Regulations would still result in a positive net benefit.

L'analyse réglementaire fournit des renseignements à l'intention du public et des intervenants au sujet des coûts qu'ils peuvent s'attendre à assumer et des avantages qu'ils peuvent espérer recevoir au cours de la durée de vie des véhicules lourds neufs vendus qui intègrent davantage de technologies de réduction des émissions de GES. Il est difficile de savoir si une ou plusieurs des technologies seraient adoptées en l'absence du projet de règlement. Dans la mesure où elles seraient adoptées, les coûts et les avantages attribués au projet de règlement seraient surévalués. L'analyse de sensibilité indique que même si le taux d'adoption des technologies s'élevait à 50 % pour le scénario de maintien du statu quo, le projet de règlement présenterait tout de même un avantage net positif.

11. *Distributional impacts*

The automotive manufacturing sector is concentrated within Ontario and Quebec, with other plants in Manitoba, Saskatchewan, Alberta, and British Columbia.[15] The compliance costs of the proposed Regulations are estimated to increase the production cost of vehicles for manufacturers by more than $130 million per year. These costs are expected to be distributed according to the future purchases and use of these regulated heavy-duty vehicles, and it is not expected that there will be significantly disproportionate impacts on any region within Canada.

The proposed Regulations will require manufacturers to comply by adopting more GHG emission reducing technologies in new vehicles. The analysis of the proposed Regulations assumes that manufacturers will generally be able to pass on all GHG emission reducing technology costs to vehicle purchasers, because these purchase costs can be shown to be quickly recouped through fuel savings. All new heavy-duty vehicle purchasers are assumed to be businesses, not consumers, given that heavy-duty vehicles are generally designed for commercial use. Businesses are expected to evaluate costs and benefits in terms of the expected payback on investment costs.

A simple payback analysis of MY2018 vehicle costs (Table 15) shows that average first-year fuel savings (including taxes) for owners and operators are expected to be greater than the manufacturer's average costs for adding new technologies. For all three heavy-duty vehicle regulatory classes, the payback period is less than one year.

11. *Effets sur la répartition*

Le secteur de la construction d'automobiles est concentré en Ontario et au Québec, avec d'autres usines au Manitoba, en Saskatchewan, en Alberta et en Colombie-Britannique[15]. Selon les estimations, les coûts liés à la conformité du projet de règlement augmenteraient le coût de production des véhicules pour les constructeurs de plus de 130 millions de dollars par année. Ces coûts devraient être répartis selon les futurs achats et l'utilisation de ces véhicules lourds réglementés. Les répercussions attendues ne devraient être démesurées pour aucune des régions du Canada.

Le projet de règlement exigera la conformité de la part des constructeurs en adoptant davantage de technologies de réduction des émissions de GES pour les nouveaux véhicules. L'analyse du projet de règlement suppose que les constructeurs seront généralement en mesure de transmettre l'ensemble des coûts liés aux technologies de réduction des émissions de GES aux acheteurs de véhicules, car ces coûts d'acquisition peuvent s'avérer compensés rapidement grâce aux économies de carburant. Tous les acheteurs de véhicules lourds neufs sont censés être des entreprises et non des consommateurs, étant donné que les véhicules lourds sont généralement conçus à des fins commerciales. Les entreprises devraient évaluer les coûts et les avantages en termes de retour prévu sur leurs coûts d'investissement.

Une simple analyse de la récupération des coûts des véhicules de l'année de modèle 2018 (voir le tableau 15) montre que la moyenne des économies de carburant la première année (taxes comprises) pour les propriétaires et les conducteurs devrait être supérieure aux coûts moyens du constructeur pour l'ajout de nouvelles technologies. Pour les trois catégories réglementaires de véhicules lourds, la période de récupération est inférieure à une année.

[15] Canadian Industry Statistics, Industry Canada.

[15] Statistiques relatives à l'industrie canadienne, Industrie Canada.

Table 15: Average technology costs per new vehicle and fuel savings

MY2018	HD Pickups and Trucks	Vocation Vehicles	Combination Tractors
Technology costs per new vehicle	1,071	455	6,476
First-year fuel savings per new vehicle	2,269	1,200	9,636
Net first-year savings	1,198	745	3,160

Fuel prices are post-tax, by MY2018 vehicle class. All figures are in 2010 CAN$.
Technology costs are the average cost for vehicles in their respective RIAS class.

Tableau 15 : Coûts moyens des technologies par nouveau véhicule et économies de carburant

Année de modèle 2018	Camionnettes et camions lourds	Véhicules spécialisés	Tracteurs semi-remorque
Coûts des technologies par nouveau véhicule	1 071	455	6 476
Économies de carburant réalisées la première année par nouveau véhicule	2 269	1 200	9 636
Économies nettes la première année	1 198	745	3 160

Les prix du carburant comprennent les taxes, par catégorie de véhicule de l'année de modèle 2018. Tous les chiffres sont en dollars canadiens de 2010.
Les coûts des technologies représentent le coût moyen pour les véhicules dans leur classe de RÉIR respective.

12. ***Rationale***

The proposed Regulations are intended to reduce GHG emissions by requiring manufacturers to increasingly adopt emission-reducing technologies. The analysis shows that if manufacturers comply, then GHG emission reductions will be achieved and there will also be a large net economic benefit, due primarily to fuel savings. In perfect markets, such fuel savings would be enough to motivate reductions in GHG emissions even in the absence of the proposed Regulations. Accordingly, it may be reasonably asked why the proposed Regulations would be necessary in order to achieve these cost-effective results. To try to understand this issue, the U.S. EPA surveyed published literature and held discussions with numerous truck market participants. From these sources, five categories of possible explanations were derived.

First, comprehensive and reliable information on the effectiveness and efficiency of new technologies is not always available. Thus buyers may understandably be reluctant to spend additional money to purchase vehicles equipped with these new technologies.

Second, although it seems reasonable to assume that people are willing to pay more for better vehicles, new or used, it is not clear whether buyers of used vehicles can tell which are the better vehicles. As a result, the purchasers of original equipment may expect the resale market to provide inadequate compensation for the new technologies, even when those technologies would reduce costs for resale buyers.

Third, if for some reason a truck purchaser will not be directly responsible for future fuel costs, or the individual who will be responsible for fuel costs does not decide which truck characteristics to purchase, then those price signals (higher vehicle prices offset by lower fuel costs) may not be transmitted effectively, and incentives can be described as "split."

Fourth, there may be uncertainty about future fuel prices. When purchasers have less than perfect foresight about future operating expenses, they may implicitly apply much higher discount rates to future potential fuel savings, due to their uncertainty.

12. ***Justification***

Le projet de règlement a pour but de réduire les émissions de GES en exigeant que les constructeurs adoptent de plus en plus des technologies de réduction des émissions. L'analyse indique que si les constructeurs respectent le Règlement, des réductions des émissions de GES seront atteintes et il y aura également un grand avantage économique net, principalement grâce à des économies de carburant. Dans un marché parfait, ces économies de carburant seraient suffisantes pour motiver les réductions des émissions de GES, même en l'absence du projet de règlement. En conséquence, il peut sembler logique de se demander pourquoi le projet de règlement serait nécessaire afin d'atteindre ces résultats rentables. Afin d'essayer de comprendre cette problématique, l'EPA des États-Unis a examiné la documentation publiée et a organisé des discussions avec de nombreux participants du marché des camions. À partir de ces sources, cinq catégories d'explications possibles ont été tirées.

Premièrement, des renseignements exhaustifs et fiables quant à l'efficacité et à l'efficience des nouvelles technologies ne sont pas toujours accessibles. Par conséquent, les acheteurs pourraient, à juste titre, se montrer peu enclins à dépenser des fonds supplémentaires pour acheter des véhicules équipés de ces nouvelles technologies.

Deuxièmement, même s'il semble raisonnable de supposer que les gens soient prêts à payer plus cher pour de meilleurs véhicules, neufs ou d'occasion, il n'est pas aussi évident de déterminer si les acheteurs de véhicules d'occasion sauront reconnaître les meilleurs véhicules. Par conséquent, les acheteurs d'équipement original peuvent s'attendre à ce que le marché de revente ne fournisse pas une compensation adéquate pour les nouvelles technologies, même lorsque ces technologies permettraient de réduire les coûts pour les acheteurs sur ce marché.

Troisièmement, si pour une raison quelconque, l'acheteur d'un camion n'est pas directement responsable des coûts futurs du carburant, ou si la personne qui sera responsable des coûts du carburant ne décide pas des caractéristiques qu'elle doit acheter pour le camion, alors ces signaux de prix (prix des véhicules plus élevés compensés par des coûts inférieurs pour le carburant) pourraient ne pas être transmis de manière efficace. Les incitatifs peuvent alors être décrits comme étant « fractionnés ».

Une quatrième hypothèse pourrait être l'incertitude liée aux futurs prix du carburant. Lorsque les acheteurs ont des prévisions imparfaites concernant les futures dépenses liées au fonctionnement, ils peuvent appliquer implicitement des taux d'actualisation beaucoup plus élevés aux futures économies de carburant potentielles, en raison de leur incertitude.

Fifth, transaction costs of changing to new technologies may slow or prevent their adoption. If a conservative approach to new technologies leads truck buyers to adopt new technologies slowly, then successful new technologies are likely to be adopted over time without market intervention, but with potentially significant delays in achieving fuel saving and environmental benefits.

It is unclear whether some or many of the technologies would be adopted in the absence of the proposed Regulations. There is, however, highly imperfect information in the original and resale markets, split incentives, uncertainty about future fuel prices, and adjustment and transaction costs. These market failures would limit the adoption of these technologies in the absence of the proposed Regulations. Therefore, regulations that force the adoption of these technologies can bring net benefits to Canadians, as demonstrated in the summary cost-benefit table for the proposed Regulations (Table 11).

13. *Consultation*

13.1. The consultation process

On May 21, 2010, the Minister of the Environment and the U.S. President announced their respective intent to regulate GHG emissions from new on-road heavy-duty vehicles. The Minister of the Environment's announcement specified that Canada's regulations would be developed under CEPA 1999 and would be aligned with those of the United States.

In order to inform the development of the regulations, Environment Canada co-hosted with Transport Canada a number of stakeholder working group meetings comprised of industry representatives (manufacturers, carriers and other vehicle owners and operators), environmental non-governmental organizations, provinces and territories, as well as other federal departments such as Natural Resources Canada and Industry Canada.

The working group met twice in 2010, in August and November, and then on September 21, 2011, to present and discuss publicly released consultation documents, as described below, and to provide an update on the development of the regulations.

On October 25, 2010, the Government of Canada released an initial consultation document describing the key elements being considered in the development of Canadian regulations aligned with those of the United States. The document was distributed to key stakeholders, provinces and territories and also published on Environment Canada's CEPA Registry Web site to make it broadly available to all interested parties. The purpose of the document was to seek early stakeholder views for the development of the proposed Regulations and provide for a 30-day comment period.

On August 9, 2011, Environment Canada published a second and more detailed consultation document with a 30-day comment period to provide an additional opportunity for stakeholders to comment and to participate in the regulatory process.

In response to the consultation, the Department received 10 written submissions from a range of stakeholders, mostly industry stakeholders. The Department also collected the views of stakeholders during the stakeholder consultation working group meetings.

Cinquièmement, les coûts de transaction liés à la transition vers les nouvelles technologies peuvent ralentir ou empêcher leur adoption. Si une approche prudente envers les nouvelles technologies pousse les acheteurs de camions à adopter les nouvelles technologies lentement, alors de nouvelles technologies reconnues sont susceptibles d'être adoptées au fil du temps sans intervention du marché, mais avec des retards potentiellement significatifs quant à la réalisation d'économies de carburant et d'avantages pour l'environnement.

Il est difficile de savoir si une ou plusieurs des technologies seraient adoptées en l'absence du projet de règlement. Cependant, il existe des renseignements très imparfaits sur les marchés original et de revente, des incitatifs fractionnés, une incertitude liée aux futurs prix du carburant, ainsi que des coûts d'ajustement et de transaction. Ces défaillances des marchés limiteraient l'adoption de ces technologies en l'absence du projet de règlement. Par conséquent, le règlement qui exige l'adoption de ces technologies peut apporter des avantages nets aux Canadiens, tel qu'il est démontré dans le tableau récapitulatif coûts-avantages pour le projet de règlement (tableau 11).

13. *Consultation*

13.1. Le processus de consultation

Le 21 mai 2010, le ministre de l'Environnement et le président des États-Unis ont annoncé leurs intentions respectives de réglementer les émissions de GES des nouveaux véhicules lourds routiers. L'annonce du ministre de l'Environnement spécifiait que le règlement du Canada serait élaboré en vertu de la LCPE (1999) et serait aligné sur celui des États-Unis.

Afin de se renseigner lors de l'élaboration réglementaire, Environnement Canada a coprésidé avec Transports Canada un certain nombre de rencontres d'un groupe de travail composé de représentants de l'industrie (fabricants, transporteurs et autres propriétaires ou utilisateurs de véhicules), d'organisations non gouvernementales de l'environnement, des provinces et des territoires, ainsi que d'autres ministères fédéraux, notamment Ressources naturelles Canada et Industrie Canada.

Le groupe de travail s'est rencontré deux fois en 2010, en août et en novembre, et une fois en 2011, soit le 21 septembre, afin de présenter les documents de consultation rendus publics (voir ci-dessous) et d'en discuter, et de faire une mise à jour sur l'avancement de l'élaboration réglementaire.

Le 25 octobre 2010, le gouvernement du Canada a diffusé un premier document de consultation décrivant les éléments clés qui seraient pris en compte dans l'élaboration du règlement canadien aligné sur celui des États-Unis. Le document a été distribué aux intervenants-clés, aux provinces et aux territoires, et il a été publié sur le site Web du Registre de la LCPE d'Environnement Canada afin de le rendre le plus accessible possible à toutes les parties intéressées. Son but était de solliciter à l'avance les opinions des intervenants sur l'élaboration du projet de règlement, ainsi que d'offrir une période de commentaire de 30 jours.

Le 9 août 2011, Environnement Canada a rendu public un second document de consultation plus détaillé suivi d'une période de commentaire de 30 jours afin de donner une autre occasion aux intervenants de présenter des observations et de participer au processus réglementaire.

À la suite de la consultation, Environnement Canada a reçu 10 soumissions écrites de divers intervenants, principalement de l'industrie. Le Ministère a également colligé les opinions des intervenants durant les rencontres du groupe de travail.

While stakeholders generally expressed broad support for national GHG emission regulations for new vehicles aligned with U.S. national standards, some industry stakeholders raised a certain number of issues. Those and the manner in which they were considered are summarized in the following sections.

13.2. GHG-reducing technologies

Some commented on the fact that Canada could go beyond the U.S. regulations by accepting additional technologies, such as automatic transmissions, that could be used to comply with the standards and that were not considered under the U.S. regulations.

Environment Canada is proposing performance-based standards that will provide manufacturers and importers with the flexibility to choose the most cost-effective technologies to comply with the proposed Regulations. While Environment Canada recognizes the potential value-added of additional technologies, the Department is proposing the same suite of technologies as is the United States, which does not include automatic transmissions. Credits can be obtained for hybrid, electric and fuel cell vehicles, as well as other technologies, referred to as "innovative technologies," which provide emission reductions that cannot be measured by the prescribed test procedures.

There were also comments on whether Environment Canada should conduct an analysis of the current use of GHG-reducing technologies in Canada to inform the development of Canadian standards.

Environment Canada conducted an analysis of the Canadian fleet in light of the structure of the final U.S. regulations. The analysis identified that the proposed Regulations would take into consideration the range of applications of heavy-duty vehicles and engines with emission standards for vehicles expressed as grams of GHG emissions per unit of work. The same range of applications also exists in the United States and aligning Canadian methods of calculating emissions addresses any potential specificities of the Canadian trucking fleet.

13.3. Low-volume importers

Some stakeholders raised potential issues for companies importing small numbers of vehicles and engines, which, they indicate, makes it more difficult to meet the standards even with the available flexibilities to average, bank and trade emission credits.

Environment Canada acknowledges that there are a number of companies in Canada importing very small numbers of vehicles and engines. In those cases, Environment Canada determined that the available flexibilities would not be sufficient.

The United States addressed this issue via small business legislation. Environment Canada is proposing a CO_2e exemption for companies importing or manufacturing less than 100 vocational vehicles and tractors, and is seeking comments on the threshold. For engines, Environment Canada is proposing to allow companies to import engines that have CO_2 emission levels that are greater than the applicable emission standard without having to demonstrate compliance using the CO_2 emission credit system in Canada, provided that these engines are covered by a U.S. EPA certificate and are concurrently sold in greater number in the United States than in Canada.

Les intervenants ont, de façon générale, appuyé une réglementation fédérale des émissions de GES provenant des nouveaux véhicules, alignée sur les normes fédérales américaines. Toutefois, certains représentants de l'industrie ont soulevé certains enjeux. Un résumé de ces enjeux et la façon dont ils ont été abordés sont présentés dans les sections suivantes.

13.2. Technologies réduisant les GES

Certains intervenants ont commenté le fait que le Canada pourrait proposer un règlement dont la portée est plus grande que celui des États-Unis en acceptant d'autres technologies que celles considérées dans le règlement américain, et ce, dans le but de respecter les normes. L'utilisation de transmissions automatiques en est un exemple.

Environnement Canada propose des normes basées sur la performance qui donneront aux fabricants et aux importateurs la souplesse de choisir les technologies les plus rentables afin de se conformer au projet de règlement. Quoique Environnement Canada reconnaisse la valeur ajoutée potentielle d'autres technologies, le Ministère propose les mêmes technologies que proposent les États-Unis, qui n'incluent pas les transmissions automatiques. Des points peuvent être obtenus pour les véhicules hybrides, électriques et à pile à combustible, ainsi que pour d'autres technologies dites « innovatrices », lesquelles permettent des réductions d'émissions qui ne sont pas mesurables par les procédures d'essais prescrites.

Il y a eu aussi des commentaires s'interrogeant sur le besoin pour Environnement Canada d'analyser l'utilisation actuelle au Canada de technologies réduisant les GES dans le but de recueillir des informations à ce sujet lors de l'élaboration des normes canadiennes.

Environnement Canada a réalisé une analyse du parc canadien dans le contexte de la structure du règlement final américain. L'analyse a déterminé que le projet de règlement prendrait compte de la gamme d'utilisation des véhicules lourds et de leurs moteurs grâce à des normes d'émissions pour les véhicules exprimées en grammes d'émissions de GES par unité de travail fourni. Puisque la même gamme d'utilisation existe également aux États-Unis, ainsi aligner les méthodes canadiennes de calculs d'émissions sur celles des États-Unis abordera toute spécificité du parc canadien de camions.

13.3. Importateurs à faibles volumes

Certains intervenants ont soulevé des enjeux potentiels relatifs aux entreprises qui importent de faibles volumes de véhicules et de moteurs ce qui rendrait, selon eux, les normes plus contraignantes même avec la possibilité d'acquérir, d'accumuler et d'échanger des points relatifs aux émissions.

Environnement Canada reconnaît qu'il y a bon nombre d'entreprises au Canada qui importent de faibles volumes de véhicules et de moteurs. Dans ces circonstances, Environnement Canada a déterminé que les mesures de souplesse disponibles ne seraient pas suffisantes.

Les États-Unis répondent à cet enjeu au moyen de dispositions réglementaires pour les petites entreprises. Environnement Canada propose une exemption en CO_2e pour les entreprises qui importent ou fabriquent moins de 100 véhicules spécialisés et tracteurs routiers, et cherche à obtenir des commentaires sur cette limite. En ce qui a trait aux moteurs, Environnement Canada propose de permettre aux entreprises d'importer des moteurs qui ont des niveaux d'émissions supérieurs à la norme d'émissions applicables sans avoir à démontrer leur conformité en participant au système de points relatifs aux émissions de CO_2, à condition que ces moteurs soient visés par un certificat de l'EPA des États-Unis et qu'ils soient vendus concurremment en plus grand nombre aux États-Unis qu'au Canada.

13.4. Low rolling resistance tires

A number of stakeholders commented on the use of low rolling resistance tires as a possible technology to comply with the proposed standards. Anecdotal evidence was provided that those tires may have poor performance or reliability, especially in winter conditions.

Currently available data indicates that low rolling resistance tires have the same range of winter performance as conventional tires. There are also no data suggesting that low rolling resistance tires pose any additional safety risk than conventional tires.

The U.S. preamble of its regulations reports the same conclusion. Transport Canada, whose mandate includes vehicle safety, is proactively undertaking additional tests to measure the safety performance of low rolling resistance tires and will, in consultation with Environment Canada, undertake safety activities, if required.

13.5. Applicable regulated entities

As it relates to the import of engines, some engine manufacturers and importers expressed the desire to have the engine manufacturer be the responsible regulatee even in cases where the importer on record is not the manufacturer.

Environment Canada recognizes that many importers are importing engines built by a different company, which could be perceived as placing undue burden on the importer if the latter is responsible under the Regulations. However, the proposed Regulations are developed under the authorities of Part 7, Division 5, of CEPA 1999, which applies to all importers of engines, regardless of who manufactured the engine, or where it was manufactured.

13.6. Less stringent payload restrictions

Some stakeholders commented on the fact that provinces have less stringent payload restrictions for tractor trailers compared to the U.S. interstate limit, and asked if this should be taken into consideration in the development of the Regulations.

Environment Canada is proposing standards structured in a way as not to constrain the size and power of heavy-duty vehicles. The proposed standards are expressed in grams per unit of work, therefore allowing a more powerful vehicle to proportionally emit more GHG emissions compared to a less powerful vehicle. Moreover, compliance with the proposed tractor standards will be assessed with a simulation model that uses a fixed payload. As a result, Canadian manufacturers will not be disadvantaged compared to U.S. manufacturers due to potentially higher average payloads in Canada.

14. ***Implementation, enforcement and service standards***

14.1. Implementation

Environment Canada currently administers a comprehensive program to verify compliance with the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* under CEPA 1999, which establish federal emission standards for smog-forming emissions. The proposed Regulations would be implemented and enforced in a similar manner. Manufacturers and importers would be responsible

13.4. Pneus à faible résistance au roulement

Un bon nombre d'intervenants ont commenté l'utilisation de pneus à faible résistance au roulement comme technologie pouvant être utilisée pour respecter les normes proposées. Des preuves anecdotiques ont été fournies voulant que ces pneus aient une faible performance ou fiabilité, tout particulièrement durant l'hiver.

Les données présentement disponibles indiquent que les pneus à faible résistance au roulement ont la même gamme de performance en hiver que les pneus dits « traditionnels ». Il n'y a également aucune donnée indiquant que les pneus à faible résistance au roulement posent un quelconque risque supplémentaire que les pneus traditionnels pour la sécurité.

Comme il a été indiqué dans le préambule de leur règlement, les États-Unis sont arrivés à la même conclusion. Transports Canada, qui est responsable de la sécurité automobile, entreprend proactivement des essais supplémentaires afin de mesurer la performance en matière de sécurité des pneus à faible résistance au roulement. Transports Canada, en consultation avec Environnement Canada, entamera des activités en matière de sécurité, si nécessaire.

13.5. Entités réglementées visées

En ce qui a trait à l'importation de moteurs, certains fabricants et importateurs ont exprimé le désir de voir le fabricant de moteurs être l'entité responsable, et ce, même dans les cas où l'importateur officiel n'est pas le fabricant.

Environnement Canada reconnaît que plusieurs importateurs importent des moteurs fabriqués par une autre entreprise que la leur, ce qui pourrait être perçu comme un fardeau non justifié pour l'importateur si ce dernier est l'entité responsable en vertu du Règlement. Cependant, le projet de règlement a été élaboré en vertu des pouvoirs de la section 5 de la partie 7 de la LCPE (1999) qui s'applique à tous les importateurs de moteurs, peu importe où et par qui le moteur a été fabriqué.

13.6. Limites de charges utiles moins sévères

Des intervenants ont commenté le fait que les provinces ont des limites de charges utiles moins sévères pour les camions remorques que la limite fédérale américaine s'appliquant aux autoroutes interétatiques et que ceci devrait être considéré durant l'élaboration réglementaire.

Environnement Canada propose des normes structurées d'une façon à ne pas affecter la puissance et la grosseur des véhicules lourds. Les normes proposées sont exprimées en grammes par unité de travail fourni, permettant ainsi à des véhicules plus puissants d'émettre proportionnellement plus d'émissions de GES qu'un véhicule moins puissant. De plus, la conformité avec les normes proposées visant les tracteurs routiers sera évaluée à l'aide d'un modèle de simulation informatique qui utilise une charge utile fixe. Ceci aura pour effet de ne pas désavantager les constructeurs canadiens par rapport aux fabricants américains dans le cas où les charges utiles au Canada sont possiblement plus élevées.

14. ***Mise en œuvre, application et normes de service***

14.1. Mise en œuvre

Environnement Canada gère actuellement un vaste programme visant à vérifier la conformité au *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* en vertu de la LCPE (1999), qui détermine les normes d'émissions fédérales en ce qui a trait aux émissions contribuant au smog. Le projet de règlement serait mis en œuvre et appliqué de façon similaire. Il incomberait

for ensuring that their products comply with the proposed Regulations and would be required to produce and maintain evidence of such conformity. The program will include

- Authorizing and monitoring the use of the national emissions mark;
- Reviewing company evidence of conformity;
- Monitoring data submission for compliance with the applicable GHG emission standards for heavy-duty vehicles and engines and the banking or trading of emission credits;
- Registering company notices of defects affecting emission controls;
- Inspections of test vehicles and engines and their emission-related components;
- Laboratory emissions tests on a sample of new vehicles and engines that are representative of products offered for sale in Canada; and
- Laboratory emissions tests on a sample of typical in-use vehicles.

Environment Canada plans to coordinate monitoring efforts with the U.S. EPA by sharing information to increase program efficiency and effectiveness.

In administering the proposed Regulations, Environment Canada will respond to submissions and inquiries from the regulated community in a timely manner taking into account the complexity and completeness of the request.

14.2. Enforcement

Since the proposed Regulations would be made under CEPA 1999, enforcement officers will, when verifying compliance with the proposed Regulations, apply the Compliance and Enforcement Policy implemented under the Act. The Policy sets out the range of possible responses to violations, including warnings, directions, environmental protection compliance orders, ticketing, ministerial orders, injunctions, prosecution, and environmental protection alternative measures (which are an alternative to a court trial after the laying of charges for a CEPA 1999 violation). In addition, the Policy explains when Environment Canada will resort to civil suits by the Crown for costs recovery.

When, following an inspection or an investigation, an enforcement officer discovers an alleged violation, the officer will choose the appropriate enforcement action based on the following factors:

- Nature of the alleged violation: This includes consideration of the damage, the intent of the alleged violator, whether it is a repeat violation, and whether an attempt has been made to conceal information or otherwise subvert the objectives and requirements of the Act.
- Effectiveness in achieving the desired result with the alleged violator: The desired result is compliance within the shortest possible time and with no further repetition of the violation. Factors to be considered include the violator's history of compliance with the Act, willingness to cooperate with enforcement officers, and evidence of corrective action already taken.
- Consistency: Enforcement officers will consider how similar situations have been handled in determining the measures to be taken to enforce the Act.

aux constructeurs et aux importateurs de s'assurer que leurs produits respectent le projet de règlement et ces derniers auraient à produire et à maintenir la preuve de cette conformité. Le programme comprendra les points suivants :

- autorisation et surveillance de l'utilisation de la marque nationale;
- examen des preuves de conformité des entreprises;
- surveillance de la soumission des données aux fins de conformité aux normes applicables établies selon les émissions de GES des véhicules lourds et de moteurs et la mise en réserve ou l'échange de points relatifs aux émissions;
- enregistrement des avis de défaut des entreprises ayant un impact sur le contrôle des émissions;
- inspections des véhicules et des moteurs d'essais et de leurs composantes en lien avec les émissions;
- essais en laboratoire relatifs aux émissions sur un échantillon de nouveaux véhicules et de nouveaux moteurs qui sont représentatifs des produits offerts en vente au Canada;
- essais en laboratoire relatifs aux émissions sur un échantillon de véhicules en service.

Environnement Canada prévoit coordonner ses efforts de surveillance avec l'EPA des États-Unis en partageant l'information afin d'améliorer l'efficacité et l'efficience du programme.

Dans le cadre de l'administration du projet de règlement, Environnement Canada répondra aux soumissions et aux requêtes de la communauté réglementée en temps raisonnable et opportun, en tenant compte de la complexité et du caractère complet de la requête.

14.2. Application

Puisque le projet de règlement serait pris en vertu de la LCPE (1999), les agents de l'autorité appliqueraient, lorsqu'ils vérifieraient la conformité au projet de règlement, la Politique de conformité et d'application mise en œuvre en vertu de la Loi. La Politique détermine l'étendue des réponses possibles aux infractions, y compris les avertissements, les directives, les ordres de conformité à la protection environnementale, les contraventions, les arrêtés ministériels, les injonctions, les poursuites ainsi que les mesures de rechange en matière de protection de l'environnement [qui constituent une solution de remplacement à un procès au tribunal après le dépôt d'accusations pour une infraction à la LCPE (1999)]. De plus, la Politique explique quand Environnement Canada aura recours aux poursuites civiles par la Couronne pour recouvrer ses frais.

Lorsque, après une inspection ou une enquête, un agent d'application de la loi découvre une prétendue infraction, ce dernier choisira la mesure d'application de la Loi appropriée selon les facteurs suivants :

- Nature de l'infraction présumée : comprend la considération des dommages, l'intention du prétendu contrevenant, s'il s'agit d'une infraction répétée et s'il y a eu tentative de dissimuler des renseignements ou de contourner de toute autre façon les objectifs et les exigences de la Loi.
- Efficacité à atteindre le résultat souhaité avec le prétendu contrevenant : le résultat souhaité est la conformité, le plus rapidement possible et sans répétition de l'infraction. Les facteurs à considérer comprennent notamment les antécédents de conformité à la Loi du contrevenant, la volonté de coopérer avec les agents d'application de la loi et la preuve que des mesures de correction ont été prises.
- Cohérence : les agents d'application de la loi considéreront la façon dont des situations semblables ont été traitées dans la détermination des mesures à prendre pour faire appliquer la Loi.

Environment Canada will monitor the GHG emission performance of heavy-duty vehicles and engines and their fleets and compliance with the proposed Regulations. In the situation where a vehicle or engine is found to exceed applicable standards or exceed the family emission limit specified by the company, the normal course of events would be to perform sufficient engineering assessment to determine if a notice of defect should be issued by the company to the owners of the particular model of vehicle. This may result in a product recall to fix the defect. In the case of the emission credit system, companies would have three years to offset a deficit. In the situation where a company would fail to meet this requirement, the issue would be referred to enforcement to consider actions in accordance with its Compliance and Enforcement Policy for CEPA 1999.

14.3. Service standards

For the proposed Regulations, in its administration of the regulatory program, Environment Canada would provide these services in a timely manner:

- reviewing applications and preparing authorizations to use the national emissions mark; and
- assessing requests for exemptions from the proposed Regulations.

In addition, the Department would audit evidence of conformity for engines and vehicles and provide to manufacturers an acknowledgement of its receipt and whether it is presented "in a form and manner that is satisfactory" based on a set of criteria established by the Department. The Department intends to develop a technical guidance document describing the required evidence of conformity and the procedures to be followed when submitting required documentation.

15. ***Performance measurement and evaluation***

The Performance Measurement and Evaluation Plan (PMEP) describes the desired outcomes of the proposed Regulations and establishes indicators to assess the performance of the proposed Regulations in achieving these outcomes. The PMEP package is composed of three documents:

- the PMEP, which details the regulatory evaluation process;
- the logic model, which provides a simplified visual walk-through of the regulatory evaluation process; and
- the table of indicators, which lists clear performance indicators and associated targets, where applicable, in order to track the progress of each outcome of the proposed Regulations.

The three documents complement each other and allow the reader to gain a clear understanding of the outcomes of the proposed Regulations, the performance indicators, as well as the evaluation process.

15.1. Outcomes

The PMEP details the suite of outcomes for each unit as they comply with the proposed Regulations. These outcomes include the following:

- Upon publication of the proposed Regulations, the regulated community will become aware of the proposed Regulations, start importing or manufacturing vehicles and engines that comply with the standards and meet the reporting requirements, when applicable (immediate outcome).
- Then, as fuel-saving technologies enter the market, owners and operators of heavy-duty vehicles will experience fuel savings

Environnement Canada effectuera la surveillance du rendement des émissions de GES des véhicules lourds et de leurs moteurs ainsi que de leurs parcs et leur conformité au projet de règlement. Dans l'éventualité où un véhicule ou un moteur excéderait les normes applicables ou excéderait la limite d'émissions de la famille précisée par l'entreprise, le cours normal des événements consisterait à réaliser suffisamment d'évaluations techniques pour déterminer si l'entreprise doit émettre un avis de défaut aux propriétaires d'un modèle de véhicule particulier. Cela pourrait mener à un rappel de produit afin de réparer le défaut. Dans le cas où les entités réglementées participent au système de points relatifs aux émissions, elles auront trois ans pour compenser un déficit. S'il advenait qu'une entreprise ne respecte pas cette exigence, le cas serait référé au groupe d'application de la loi afin de considérer les actions à entreprendre conformément à la Politique de conformité et d'application mise en œuvre en vertu de la LCPE (1999).

14.3. Normes de services

Pour le projet de règlement, dans son administration du programme réglementaire, Environnement Canada offrirait les services suivants, en temps voulu :

- examen des demandes et préparation des autorisations permettant d'utiliser la marque nationale;
- évaluation des demandes d'exemption du projet de règlement.

De plus, le Ministère vérifierait les preuves de conformité des moteurs et des machines. Il accuserait réception de ces preuves et indiquerait aux fabricants si elles ont été présentées « selon des modalités jugées satisfaisantes » en fonction d'un ensemble de critères fixé par Environnement Canada. Le Ministère prévoit élaborer un document d'orientation technique décrivant les preuves de conformité et la procédure à suivre pour présenter les documents demandés.

15. ***Mesures de rendement et évaluation***

Le plan d'évaluation et de mesure du rendement (PEMR) décrit les résultats souhaités du projet de règlement et établit des indicateurs pour évaluer le rendement du projet de règlement dans l'atteinte de ces objectifs. La trousse de ce plan comprend trois documents :

- le PEMR, qui décrit en détail le processus d'évaluation réglementaire;
- le modèle logique, qui offre une révision visuelle simplifiée du processus d'évaluation réglementaire;
- le tableau des indicateurs, qui énumère les indicateurs de rendement clairs et les cibles associées, s'il y a lieu, afin d'effectuer un suivi des progrès de chaque résultat du projet de règlement.

Ces trois documents se complètent et permettent au lecteur de bien comprendre les résultats du projet de règlement, les indicateurs de rendement, ainsi que le processus d'évaluation.

15.1. Résultats

Le PEMR présente de façon détaillée l'ensemble des résultats pour chaque groupe à mesure qu'ils se conforment au projet de règlement. On s'attend, entre autres, aux résultats suivants :

- Dès la publication du projet de règlement, la collectivité réglementée prendra conscience du projet de règlement, commencera à importer et à fabriquer des véhicules qui respectent les normes et répondra aux exigences en matière de déclaration, s'il y a lieu (résultat immédiat).
- Ensuite, lorsque les technologies réduisant la consommation de carburant s'introduiront dans le marché, les propriétaires et

(intermediate outcome), which directly translates into GHG emission reductions and economic benefits (final outcome).

As a key feature of the proposed Regulations, companies will be subject to progressively more stringent standards during the 2014 to 2018 model year period. Also, the proposed Regulations only target new vehicles. Existing vehicles are not subject to the proposed Regulations. As a result, the outcomes, such as anticipated reductions in GHG emissions, will take place progressively and accumulate over time as the Canadian vehicle fleet turns over.

15.2. Performance indicators and evaluation

Clear, quantitative indicators and targets, where applicable, were defined for each outcome — immediate, intermediate, and final — and will be tracked on a yearly basis or every five years, depending on the indicator and outcome. In addition, a compilation assessment will be conducted every five years starting in 2020 to gauge the performance of every indicator against the identified targets. This regular review process will allow the Department to clearly detail the impact of the proposed Regulations on the on-road heavy-duty vehicle sector as more and more low GHG-emitting vehicles enter the market, and to evaluate the performance of the proposed Regulations in reaching the intended targets.

These performance indicators are available in the PMEP table of indicators, and make direct references to the outcomes listed in the logic model.

16. ***Contacts***

Mark Cauchi
Director
Transportation Division
Environment Canada
351 Saint-Joseph Boulevard, 13th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-994-3706
Fax: 819-953-7815
Email: Mark.Cauchi@ec.gc.ca

Yves Bourassa
Acting Director
Regulatory Analysis and Valuation Division
Environment Canada
10 Wellington Street, 25th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-953-7651
Fax: 819-953-3241
Email: yves.bourassa@ec.gc.ca

utilisateurs de véhicules lourds réaliseront des économies de carburants (résultat intermédiaire) qui se traduiront directement en réduction d'émissions de GES et en bénéfices économiques (résultat final).

L'une des caractéristiques clés du projet de règlement est que les entreprises seront assujetties à des normes qui deviendront graduellement plus sévères durant les années de modèles 2014 à 2018. De plus, le projet de règlement vise seulement les nouveaux véhicules; les véhicules existants n'étant pas couverts par le projet de règlement. Ceci aura pour effet que les résultats, comme les réductions d'émissions de GES anticipées, seront atteints progressivement et s'accumuleront au fil du temps lorsque le parc canadien automobile se renouvellera.

15.2. Indicateurs de rendement et évaluation

Des indicateurs et des objectifs clairs et quantitatifs, le cas échéant, ont été définis pour chaque résultat — immédiat, intermédiaire et final — et seront suivis sur une base annuelle ou tous les cinq ans selon l'indicateur et le résultat. De plus, une évaluation de la compilation sera effectuée tous les cinq ans dès 2020 afin d'évaluer le rendement de chaque indicateur par rapport aux objectifs définis. Ce processus d'examen régulier permettra au Ministère de documenter clairement l'effet du projet de règlement sur le secteur des véhicules lourds routiers à mesure que des véhicules émettant moins d'émissions de GES s'ajoutent au marché, de même que d'évaluer le rendement du projet de règlement dans l'atteinte des cibles prévues.

Ces indicateurs de rendement sont présentés dans le tableau des indicateurs du PEMR et renvoient directement aux résultats énumérés dans le modèle logique.

16. ***Personnes-ressources***

Mark Cauchi
Directeur
Division des transports
Environnement Canada
351, boulevard Saint-Joseph, 13e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-994-3706
Télécopieur : 819-953-7815
Courriel : Mark.Cauchi@ec.gc.ca

Yves Bourassa
Directeur par intérim
Division d'analyse réglementaire et valuation
Environnement Canada
10, rue Wellington, 25e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-953-7651
Télécopieur : 819-953-3241
Courriel : yves.bourassa@ec.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 332(1)[a] of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*[b], that the Governor in Council, pursuant to sections 160 and 162 of that Act, proposes to make the annexed *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations*.

[a] S.C. 2004, c. 15, s. 31
[b] S.C. 1999, c. 33

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 332(1)[a] de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*[b], que le gouverneur en conseil, en vertu des articles 160 et 162 de cette loi, se propose de prendre le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs*, ci-après.

[a] L.C. 2004, ch. 15, art. 31
[b] L.C. 1999, ch. 33

Interested persons may, within 60 days after the date of publication of this notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to the proposed Regulations or a notice of objection requesting that a board of review be established under section 333 of that Act and stating the reasons for the objection. All comments and notices must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Mark Cauchi, Director, Transportation Division, Environmental Stewardship Branch, Department of the Environment, Gatineau, Quebec K1A 0H3.

A person who provides information to the Minister may submit with the information a request for confidentiality under section 313 of that Act.

Ottawa, March 15, 2012

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

Les intéressés peuvent présenter au ministre de l'Environnement, dans les soixante jours suivant la date de publication du présent avis, leurs observations au sujet du projet de règlement ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution de la commission de révision prévue à l'article 333 de cette loi. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Mark Cauchi, directeur, Section des transports, Direction générale de l'intendance environnementale, ministère de l'Environnement, Gatineau (Québec) K1A 0H3.

Quiconque fournit des renseignements au ministre peut en même temps présenter une demande de traitement confidentiel aux termes de l'article 313 de cette loi.

Ottawa, le 15 mars 2012

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

TABLE OF CONTENTS
(This table is not part of the Regulations.)

HEAVY-DUTY VEHICLE AND ENGINE GREENHOUSE GAS EMISSION REGULATIONS

INTERPRETATION

1 Definitions

PURPOSE

2 Purpose

BACKGROUND

3 Background

MODEL YEAR

4 Model year

PRESCRIBED CLASSES OF VEHICLES AND ENGINES

5 Heavy-duty vehicles

NATIONAL EMISSIONS MARK

6 Application
7 National emissions mark

LABELLING

8 Non-EPA-certified engines
9 Non-EPA-certified vehicles
10 Requirements

VEHICLES MANUFACTURED IN STAGES

APPLICATION

11 Application

TABLE DES MATIÈRES
(La présente table ne fait pas partie du Règlement.)

RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DES VÉHICULES LOURDS ET DE LEURS MOTEURS

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

1 Définitions

OBJET

2 Objet

CONTEXTE

3 Contexte

ANNÉE DE MODÈLE

4 Année de modèle

CATÉGORIES DE VÉHICULES ET DE MOTEURS

5 Véhicules lourds

MARQUE NATIONALE

6 Demande d'autorisation
7 Marque nationale

ÉTIQUETTE

8 Moteurs non visés par un certificat de l'EPA
9 Véhicules non visés par un certificat de l'EPA
10 Exigences

VÉHICULES CONSTRUITS PAR ÉTAPES

APPLICATION

11 Application

HEAVY-DUTY INCOMPLETE VEHICLE DOCUMENT OF A MANUFACTURER OR IMPORTER

12 Contents

HEAVY-DUTY INCOMPLETE VEHICLE INFORMATION LABEL OF A MANUFACTURER OR IMPORTER

13 Contents

HEAVY-DUTY INCOMPLETE VEHICLE DOCUMENT OF AN INTERMEDIATE MANUFACTURER

14 Delivery of a heavy-duty incomplete vehicle

HEAVY-DUTY INCOMPLETE VEHICLE INFORMATION LABEL OF AN INTERMEDIATE MANUFACTURER

15 Contents

FINAL-STAGE MANUFACTURER

16 Requirements

17 Addendum

ALTERED VEHICLES

18 Requirements

GREENHOUSE GAS EMISSION STANDARDS

GENERAL

Heavy-duty Vehicles of the 2014 Model Year

19 Exemption

Heavy-duty Vehicles and Engines Covered by an EPA Certificate

20 Conforming to EPA certificate

Emission Control Systems

21 *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*

Adjustable Parameters

22 Definition

Air Conditioning Systems

23 HFC134a refrigerant

Small Volume Companies — Tractors and Vocational Vehicles

24 Exemption

Composition of Fleets

25 Definition of "fleet"

Grouping into Fleets

26 Election applicable to all vehicles and engines

DOCUMENT DE VÉHICULES LOURDS INCOMPLETS DU FABRICANT OU DE L'IMPORTATEUR

12 Contenu

ÉTIQUETTE INFORMATIVE DU FABRICANT OU DE L'IMPORTATEUR DE VÉHICULES LOURDS INCOMPLETS

13 Contenu

DOCUMENT DE VÉHICULES LOURDS INCOMPLETS DU FABRICANT INTERMÉDIAIRE

14 Livraison du véhicule lourd incomplet

ÉTIQUETTE INFORMATIVE DU FABRICANT INTERMÉDIAIRE DE VÉHICULES LOURDS INCOMPLETS

15 Contenu

FABRICANT À L'ÉTAPE FINALE

16 Exigences

17 Addenda

VÉHICULE MODIFIÉ

18 Exigences

NORMES D'ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Véhicules lourds de l'année de modèle 2014

19 Exemption

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

20 Conformité au certificat de l'EPA

Système antipollution

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

Paramètres réglables

22 Définition

Système de climatisation

23 Réfrigérant HFC134a

Entreprise à faible volume — véhicules spécialisés et tracteurs routiers

24 Exemption

Composition des parcs

25 Définition de « parc »

Regroupement en parcs

26 Choix applicable à tous les véhicules et moteurs

CLASS 2B AND CLASS 3 HEAVY-DUTY VEHICLES

N_2O and CH_4 Emissions

27 Standards

CO_2 Emissions

28 Average standard
29 Calculation of average standard
30 Calculation of average values

Test Methods and Calculations

31 General

Alternative Standards

32 Spark-ignition engines

VOCATIONAL VEHICLES

33 CO_2 emission standards

TRACTORS

34 CO_2 emission standards

HEAVY-DUTY ENGINES

N_2O and CH_4 Emissions

35 Standards

CO_2 Emissions

36 Standards
37 Alternative emission standards — model years 2014 to 2016
38 Values
39 Fleet calculation

CO_2 EMISSION CREDIT SYSTEM

Calculation of Credits and Deficits

40 Credits
41 Calculation

Additional Credits

42 Limitation
43 Credit multiplier — Class 2B and Class 3 vehicles
44 Equivalent conventional vehicle and footprint
45 Definitions
46 Calculation — Rankine-cycle engines
47 Innovative technologies

VÉHICULES LOURDS DES CLASSES 2B ET 3

Émissions de N_2O et de CH_4

27 Normes

Émissions de CO_2

28 Norme moyenne
29 Calcul de la norme moyenne
30 Calcul des valeurs moyennes

Méthodes d'essai et calculs

31 Dispositions générales

Norme de rechange

32 Moteurs à allumage commandé

VÉHICULES SPÉCIALISÉS

33 Norme d'émissions de CO_2

TRACTEURS ROUTIERS

34 Norme d'émissions de CO_2

MOTEURS DE VÉHICULES LOURDS

Émissions de N_2O et de CH_4

35 Normes

Émissions de CO_2

36 Normes
37 Normes de rechange — années de modèle 2014 à 2016
38 Valeur
39 Calcul par parc

SYSTÈME DE POINTS RELATIFS AUX ÉMISSIONS DE CO_2

Calcul des points et de la valeur du déficit

40 Points
41 Calcul

Points supplémentaires

42 Limite
43 Multiplicateur de points — véhicules des classes 2B et 3
44 Véhicule ordinaire équivalent et empreinte
45 Définitions
46 Calcul — moteurs à cycle de Rankine
47 Technologies innovatrices

Averaging Sets

48 Calculation
49 Date of credits or deficits
50 Use of credits — time limit
51 Deficits
52 Acquisition or merger

Early Action Credits

53 Eligibility

REPORTS

ANNUAL PRELIMINARY REPORT

54 Deadline

END OF MODEL YEAR REPORT

55 Deadline

EARLY ACTION CREDITS

56 Contents

FORMAT OF REPORTS

57 Submission

INSTRUCTIONS

58 Engine installation
59 Tire maintenance

RECORDS

EVIDENCE OF CONFORMITY

60 EPA certificate
61 No EPA certificate
62 Subsection 153(2) of the Act

FLEET AVERAGE EMISSIONS

63 Contents

MAINTENANCE AND SUBMISSION OF RECORDS

64 Maintenance of records

IMPORTATION DOCUMENT

65 Importation for exhibition, demonstration, evaluation or testing

RENTAL RATE

66 Rental rate

APPLICATION FOR EXEMPTION

67 Application

Groupes de calcul de points

48 Calcul
49 Date d'attribution
50 Utilisation des points — délai
51 Déficit
52 Fusion ou acquisition

Points d'action précoce

53 Admissibilité

RAPPORTS

RAPPORT PRÉLIMINAIRE ANNUEL

54 Date limite

RAPPORTS DE FIN D'ANNÉE DE MODÈLE

55 Date limite

POINTS D'ACTION PRÉCOCE

56 Contenu

FORME DU RAPPORT

57 Transmission

INSTRUCTIONS

58 Installation du moteur
59 Entretien des pneus

DOSSIERS

JUSTIFICATION DE LA CONFORMITÉ

60 Certificat de l'EPA
61 Non-certification de l'EPA
62 Paragraphe 153(2) de la Loi

ÉMISSIONS MOYENNES DU PARC

63 Contenu

TENUE DES DOSSIERS ET PRÉSENTATION DE L'INFORMATION

64 Durée de conservation

DOCUMENT D'IMPORTATION

65 Importation à des fins promotionnelles ou expérimentales

TAUX DE LOCATION

66 Taux de location

DEMANDE DE DISPENSE

67 Demande

DEFECT INFORMATION

68 Notice of defect

COMING INTO FORCE

69 Registration

HEAVY-DUTY VEHICLE AND ENGINE GREENHOUSE GAS EMISSION REGULATIONS

INTERPRETATION

Definitions

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

"Act" « *Loi* »
"Act" means the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

"adjusted loaded vehicle weight" « *poids ajusté du véhicule chargé* »
"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 33(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.

"aftertreatment device" « *dispositif de traitement postcombustion* »
"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.

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

"auxiliary emission control device" « *dispositif antipollution auxiliaire* »
"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.

"averaging set" « *groupe de calcul de points* »
"averaging set" means, for the purpose of a company's participation in the CO_2 emission credit system set out in sections 40 to 53, any of the following groups of fleets of vehicles or engines:

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

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

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

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

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

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

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

(*h*) heavy heavy-duty engines that are compression-ignition engines.

INFORMATION SUR LES DÉFAUTS

68 Forme de l'avis

ENTRÉE EN VIGUEUR

69 Enregistrement

RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DES VÉHICULES LOURDS ET DE LEURS MOTEURS

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

Définitions

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

« année de modèle » "*model year*"
« année de modèle » L'année utilisée par le constructeur, conformément à l'article 4, pour désigner un modèle de véhicule ou de moteur.

« cabine couchette » "*sleeper cab*"
« 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.

« cabine de jour » "*day cab*"
« cabine de jour » Cabine de tracteur routier qui n'est pas une cabine couchette.

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

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

« certificat de l'EPA » "*EPA certificate*"
« certificat de l'EPA » Le certificat de conformité aux normes fédérales américaines qui est délivré par l'EPA.

« CFR » "*CFR*"
« CFR » Le *Code of Federal Regulations* des États-Unis, dans sa version éventuellement modifiée.

« CH_4 » "CH_4"
« CH_4 » Méthane.

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

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

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

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

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

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

"basic vehicle frontal area" « *surface frontale du véhicule de base* »	"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.	« classe 8 » Classe de véhicules lourds dont le PNBV est supérieur à 14 969 kg (33 000 livres).	« classe 8 » "*Class 8*"
"cab-complete vehicle" « *véhicule à cabine complète* »	"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.	« classe de service d'un véhicule » S'entend de l'un des groupes suivants : *a*) les petits véhicules lourds; *b*) les véhicules mi-lourds; *c*) les gros véhicules lourds.	« classe de service d'un véhicule » "*vehicle service class*"
		« CO_2 » Dioxyde de carbone.	« CO_2 » "*CO_2*"
		« configuration de moteur » Combinaison unique de composants et de moteurs de véhicules lourds ayant un effet sur les émissions mesurées.	« configuration de moteur » "*engine configuration*"
"calibration" « *calibrages* »	"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.	« configuration de véhicule » *a*) S'agissant de véhicules lourds des classes 2B et 3, s'entend au sens de l'article 104(d)(12)(i) de la sous-partie B, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR; *b*) s'agissant de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers, s'entend d'une combinaison unique de composants et de calibrages de véhicules ayant un effet sur les émissions mesurées ou simulées.	« configuration de véhicule » "*vehicle configuration*"
"CFR" « *CFR* »	"CFR" means the *Code of Federal Regulations* of the United States, as amended from time to time.		
"CH_4" « *CH_4* »	"CH_4" means methane.		
"Class 2B" « *classe 2B* »	"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).	« 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.	« cycle de service permanent » "*steady state duty cycle*"
"Class 3" « *classe 3* »	"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).	« 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.	« cycle de service transitoire » "*transient duty cycle*"
"Class 4" « *classe 4* »	"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).	« dispositif antipollution auxiliaire » Tout élément de conception qui perçoit la température, la vitesse du véhicule, le régime du moteur, le système de transmission, la dépression dans la tubulure ou tout autre paramètre dans le but d'activer, de moduler, de retarder ou de désactiver le fonctionnement de toute partie du système antipollution.	« dispositif antipollution auxiliaire » "*auxiliary emission control device*"
"Class 5" « *classe 5* »	"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).		
"Class 6" « *classe 6* »	"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).	« 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.	« dispositif de traitement postcombustion » "*aftertreatment device*"
"Class 7" « *classe 7* »	"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).	« élément de conception » À l'égard d'un véhicule ou d'un moteur : *a*) tout système de commande, y compris le logiciel, les systèmes de commande électronique et la logique de l'ordinateur; *b*) les calibrages du système de commande; *c*) les résultats de l'interaction entre les systèmes; *d*) les composants physiques.	« élément de conception » "*element of design*"
"Class 8" « *classe 8* »	"Class 8" means a class of heavy-duty vehicle that has a GVWR of more than 14 969 kg (33,000 pounds).		
"compression-ignition engine" « *moteur à allumage par compression* »	"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 and an engine that uses a spark plug or other sparking device.	« EPA » L'Environmental Protection Agency des États-Unis.	« EPA » "*EPA*"
"CO_2" « *CO_2* »	"CO_2" means carbon dioxide.	« essais A à B » Essais réalisés en pair aux fins de comparaison d'un véhicule A à un véhicule B ou d'un moteur A à un moteur B, selon le cas.	« essais A à B» "*A to B testing*"
"CO_2 family certification level" « *niveau de certification de la famille applicable au CO_2* »	"CO_2 family certification level" means the maximum CO_2 emission level of a fleet or subfleet of heavy-duty engines that is determined by a company.	« essai en ville » Essai effectué conformément au FTP-based city de la Federal Test Procedure de l'EPA prévue à la sous-partie B, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.	« essai en ville » "*FTP-based city test*"

"criteria air contaminant" « *principaux contaminants atmosphériques* »
"criteria air contaminant" means emissions of oxides of nitrogen (NO_X), hydrocarbon (HC), particulate matter (PM) and carbon monoxide (CO).

"curb weight" « *masse en état de marche* »
"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.

"day cab" « *cabine de jour* »
"day cab" means a tractor cab that is not a sleeper cab.

"deteriorated emission level" « *niveau d'émissions détérioré* »
"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.

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

(*a*) section 104(d)(5) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart B, of the CFR, in the case of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles, excluding those referred to in the definition "vocational vehicle";

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

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

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

"element of design" « *élément de conception* »
"element of design" means, in respect of a vehicle or engine,

(*a*) any control system, including computer software, electronic control systems and computer logic;

(*b*) any control system calibrations;

(*c*) the results of systems interaction; or

(*d*) any hardware items.

"emission control system" « *système antipollution* »
"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.

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

« essai sur route » "*HFET-based highway test*"
« essai sur route » Essai effectué conformément au HFET-based city 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.

« fabricant à l'étape finale » "*final-stage manufacturer*"
« fabricant à l'étape finale » Entreprise qui effectue sur un véhicule lourd incomplet les opérations de fabrication qui en feront un véhicule complet.

« fabricant intermédiaire » "*intermediate manufacturer*"
« fabricant intermédiaire » Entreprise, autre que le fabricant de véhicules lourds incomplets et le fabricant à l'étape finale, qui effectue des opérations de fabrication sur un véhicule lourd incomplet.

« facteur de détérioration » "*deterioration factor*"
« facteur de détérioration » Relation entre le niveau d'émissions mesuré à la fin de la durée de vie utile ou au point où il est le plus élevé au cours de celle-ci et le niveau d'émissions non détérioré mesuré au point correspondant à une distance d'utilisation maximale de 6 437 kilomètres (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, déterminée :

a) pour les véhicules lourds des classes 2B et 3, sauf ceux visés par la définition de « véhicule spécialisé », conformément à l'article 104(d)(5) de la sous-partie B, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR;

b) pour les véhicules spécialisés, les véhicules spécialisés incomplets, les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets, conformément à 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, conformément à 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.

« gros moteur de véhicule lourd » "*heavy heavy-duty engine*"
« gros moteur de véhicule lourd » Moteur de véhicule lourd doté de chemises de cylindre permettant de le réusiner plus d'une fois et conçu pour être utilisé dans les véhicules lourds de classe 8.

« gros véhicule lourd » "*heavy heavy-duty vehicle*"
« gros véhicule lourd » Véhicule lourd de classe 8.

« groupe de calcul de points » "*averaging set*"
« groupe de calcul de points » L'un ou l'autre des groupes de parcs de véhicules ou de moteurs ci-après aux fins de participation d'une entreprise au système de points relatifs aux émissions de CO_2 prévu aux articles 40 à 53 :

a) les véhicules lourds et les véhicules lourds incomplets des classes 2B et 3, sauf ceux visés par la définition de « véhicule spécialisé »;

b) les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets des classes 2B, 3, 4 et 5;

c) les véhicules lourds et les véhicules lourds incomplets des classes 6 et 7;

d) les véhicules lourds et les véhicules lourds incomplets de classe 8;

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

"EPA" « *EPA* »
"EPA" means the United States Environmental Protection Agency.

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

"family emission limit" « *limite d'émissions de la famille* »
"family emission limit" means,

(*a*) the value corresponding to the product of 1.03 multiplied by the CO_2 family certification level in the case of a heavy-duty engine's CO_2 emissions; or

(*b*) the maximum emission level of a fleet or subfleet determined by a company, in the case of

(i) a heavy-duty vehicle's CO_2 emissions, and,

(ii) a heavy-duty vehicle's and heavy-duty engine's N_2O or CH_4 emissions.

"final-stage manufacturer" « *fabricant à l'étape finale* »
"final-stage manufacturer" means a company that performs the manufacturing operations on a heavy-duty incomplete vehicle that turn that vehicle into a heavy-duty completed vehicle.

"FTP-based city test" « *essai en ville* »
"FTP-based city test" means the Federal Test Procedure referred to in subpart B of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR.

"GAWR" « *PNBE* »
"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.

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

"GEM computer simulation model" « *modèle de simulation informatique GEM* »
"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.

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

"heavy-duty completed vehicle" « *véhicule lourd complet* »
"heavy-duty completed vehicle" means, for the purposes of paragraph 9(1)(*d*) and sections 11 to 17, a heavy-duty vehicle that has a cargo-carrying surface, work-performing equipment or primary load-carrying device or that is capable of pulling a trailer.

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

"heavy-duty incomplete vehicle" « *véhicule lourd incomplet* »
"heavy-duty incomplete vehicle" means a heavy-duty vehicle that is manufactured in stages by assembling components — none of which, taken separately, constitutes a heavy-duty incomplete vehicle — and that consists of, at a minimum, a chassis structure, a powertrain and wheels in the state in which all of those components are to be part of the heavy-duty completed vehicle, but that requires further manufacturing operations to become so.

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 qui sont des moteurs à allumage par compression.

« limite d'émissions de la famille » « limite d'émissions de la famille » "*family emission limit*"

a) S'agissant des émissions de CO_2 des moteurs de véhicules lourds, la valeur correspondant au produit de 1,03 par le niveau de certification de la famille applicable au CO_2;

b) s'agissant des émissions ci-après, le niveau d'émissions maximal d'un parc ou d'un sous-parc, selon le cas, déterminé par une entreprise :

(i) les émissions de CO_2 des véhicules lourds,

(ii) les émissions de N_2O et de CH_4 des véhicules lourds et des moteurs de véhicules lourds.

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

« masse à l'essai » Poids du véhicule utilisé ou représenté durant les essais. « masse à l'essai » "*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. « masse en état de marche » "*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. « modèle de simulation informatique GEM » "*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. « moteur à 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. « moteur à allumage par compression » "*compression-ignition engine*"

« moteur de véhicule lourd » Moteur conçu pour propulser un véhicule spécialisé ou un tracteur routier. « moteur de véhicule lourd » "*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 conventionnel ou qu'un volant moteur conventionnel — tels que des batteries électriques supplémentaires et des accumulateurs hydrauliques. « moteur hybride » ou « groupe motopropulseur hybride » "*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. « moteur moyen de véhicule lourd » "*medium heavy-duty engine*"

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

"heavy heavy-duty engine" « *gros moteur de véhicule lourd* »
"heavy heavy-duty engine" means a heavy-duty engine that has cylinder liners for the purpose of multiple rebuilds and is designed to be used in Class 8 heavy-duty vehicles.

"heavy heavy-duty vehicle" « *gros véhicule lourd* »
"heavy heavy-duty vehicle" means a Class 8 heavy-duty vehicle.

"HFET-based highway test" « *essai sur route* »
"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.

"high-roof" « *toit élevé* »
"high-roof" means relating to a tractor with a roof height of 376 cm (148 inches) or more.

"hybrid engine" or "hybrid powertrain" « *moteur hybride* » *ou* « *groupe motopropulseur hybride* »
"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.

"hybrid vehicle" « *véhicule 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.

"incomplete tractor" « *tracteur routier incomplet* »
"incomplete tractor" means a heavy-duty incomplete vehicle that becomes a tractor on completion of the manufacturing operations.

"incomplete vocational vehicle" « *véhicule spécialisé incomplet* »
"incomplete vocational vehicle" means a heavy-duty incomplete vehicle that becomes a vocational vehicle on completion of the manufacturing operations.

"innovative technology" « *technologie innovatrice* »
"innovative technology" means a greenhouse gas emission reduction technology

(*a*) that meets the qualification criteria set out in sections 1866(d)(1)(i) to (iii) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR; or

(*b*) for which GEM computer simulation modelling or emission testing cannot measure the total emission reduction attributable to it.

"intermediate manufacturer" « *fabricant intermédiaire* »
"intermediate manufacturer" means a company — other than a heavy-duty incomplete vehicle manufacturer or final-stage manufacturer — that performs manufacturing operations on a heavy-duty incomplete vehicle.

« N_2O » Oxyde nitreux.
« N_2O » "*N_2O*"

« niveau de certification de la famille applicable au CO_2 » Niveau d'émissions maximal de CO_2 d'un parc ou d'un sous-parc de moteurs de véhicules lourds déterminé par une entreprise.
« niveau de certification de la famille applicable au CO_2 » "*CO_2 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.
« niveau d'émissions détérioré » "*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.
« niveau de résistance au roulement du pneu » "*tire rolling resistance level*"

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

« petit véhicule lourd » S'entend d'un véhicule lourd des classes 2B, 3, 4 ou 5.
« petit véhicule lourd » "*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.
« PNBC » "*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.
« PNBE » "*GAWR*"

« PNBV » Poids nominal brut spécifié par le fabricant comme étant le poids théorique maximal d'un véhicule chargé.
« PNBV » "*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 33(6) avec un poids ajusté du véhicule chargé plus grand que 6 350 kg (14 000 livres), la valeur correspondant au plus proche incrément de 225 kg (500 livres).
« poids ajusté du véhicule chargé » "*adjusted loaded vehicle weight*"

« principaux contaminants atmosphériques » Émissions d'oxydes d'azote (NO_x), d'hydrocarbure (HC), de particules atmosphériques (PM) et de monoxyde de carbone (CO).
« principaux contaminants atmosphériques » "*criteria air contaminant*"

« 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.
« prise de mouvement » "*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.
« rayon sous charge statique » "*static loaded radius*"

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

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

"low-roof" « *toit bas* »
"low-roof" means relating to a tractor with a roof height of 305 cm (120 inches) or less.

"medium heavy-duty engine" « *moteur moyen de véhicule lourd* »
"medium heavy-duty engine" means a heavy-duty engine designed to be used in Class 6 and Class 7 heavy-duty vehicles.

"medium heavy-duty vehicle" « *véhicule mi-lourd* »
"medium heavy-duty vehicle" means a Class 6 or Class 7 heavy-duty vehicle.

"mid-roof" « *toit moyen* »
"mid-roof" means relating to a tractor with a roof height of more than 305 cm (120 inches) but less than 376 cm (148 inches).

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

"nominal tank capacity" « *capacité nominale du réservoir à carburant* »
"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).

"N_2O" « N_2O »
"N_2O" means nitrous oxide.

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

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

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

(*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 designed for use in combat or combat support.

"power take-off" « *prise de mouvement* »
"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.

"sleeper cab" « *cabine couchette* »
"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.

« sous-configuration de véhicule » « *sous-configuration de véhicule* »
« sous-configuration de véhicule » S'entend, pour une configuration de véhicules lourds des classes 2B et 3, d'une combinaison unique de masse à l'essai et de puissance du moteur équivalente alors que le véhicule a un chargement sur route, et d'autres caractéristique ou paramètre pouvant avoir une incidence importante sur les émissions de CO_2 pour cette configuration de véhicule.
"*vehicle subconfiguration*"

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

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

« technologie innovatrice » « *technologie innovatrice* »
« technologie innovatrice » S'entend d'une technologie de réduction des gaz à effet de serre, selon le cas :

a) qui satisfait aux critères de qualification énoncés aux articles 1866(d)(1)(i) à (iii) de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;

b) pour laquelle la réduction totale des émissions qui lui est attribuable ne peut être mesurée par le modèle de simulation informatique GEM ni par des essais d'émissions.
"*innovative technology*"

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

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

« toit moyen » « *toit moyen* »
« 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*"

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

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

« tracteur routier spécialisé » « *tracteur routier spécialisé* »
« 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 amélioré par les améliorations conçues pour les tracteurs de ligne :

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

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

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

"spark-ignition engine" « *moteur à allumage commandé* »
"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.

"static loaded radius" « *rayon sous charge statique* »
"static loaded radius" means the distance between the level surface where the vehicle is located to 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.

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

"test weight" « *masse à l'essai* »
"test weight" means the vehicle weight used or represented during testing.

"tire rolling resistance level" « *niveau de résistance au roulement du pneu* »
"tire rolling resistance level" means the rolling resistance of a tire configuration, expressed in kilograms per ton.

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

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

"vehicle configuration" « *configuration de véhicule* »
"vehicle configuration" means,

(*a*) in the case of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles, a configuration as defined in section 104(d)(12)(i) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart B, of the CFR; and

(*b*) in the case of vocational vehicles and of tractors, a unique combination of vehicle hardware and calibration that has an effect on measured or modelled emissions.

"vehicle service class" « *classe de service d'un véhicule* »
"vehicle service class" means any one of the following groups:

(*a*) light heavy-duty vehicles;

(*b*) medium heavy-duty vehicles; and

(*c*) heavy heavy-duty vehicles.

"vehicle subconfiguration" « *sous-configuration de véhicule* »
"vehicle subconfiguration" means, within a vehicle configuration of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles, a unique combination of equivalent test weight and road-load horsepower, and any other operational characteristics or parameters that may significantly affect CO_2 emissions within the vehicle configuration.

"vocational tractor" « *tracteur routier spécialisé* »
"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 designed for local pickup and delivery;

(*b*) a tractor designed for both on-road and off-road use, such as a tractor with a reinforced frame and increased ground clearance; or

« véhicule à cabine complète » "*cab-complete vehicle*"
« 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.

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

« véhicule hybride » "*hybrid vehicle*"
« véhicule hybride » Véhicule lourd 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.

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

« véhicule lourd complet » "*heavy-duty completed vehicle*"
« véhicule lourd complet » Aux fins de l'alinéa 9(1)*d*) et des articles 11 à 17, s'entend d'un véhicule lourd doté d'une surface de chargement, d'un équipement de travail ou d'un dispositif de transport de chargement principal ou qui peut tirer une remorque.

« véhicule lourd incomplet » "*heavy-duty incomplete vehicle*"
« véhicule lourd incomplet » Véhicule lourd construit par montage de pièces — lesquelles, séparément, ne forment pas un véhicule lourd incomplet —, et qui comprend au moins un châssis, le groupe motopropulseur et les roues dans l'état où ces composants sont destinés à faire partie du véhicule lourd complet, mais qui nécessite d'autres opérations de fabrication pour devenir un véhicule lourd complet.

« véhicule mi-lourd » "*medium heavy-duty vehicle*"
« véhicule mi-lourd » Véhicule lourd des classes 6 ou 7.

« véhicule routier » "*on-road 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 revêtue;

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*) a tractor with a GCWR of more than 54 431 kg (120,000 pounds).

"vocational vehicle" « *véhicule spécialisé* »

"vocational vehicle" means any of the following:

(*a*) a Class 4, Class 5 or Class 6 heavy-duty vehicle;

(*b*) a Class 7 or Class 8 heavy-duty vehicle that is not a tractor;

(*c*) a vocational tractor;

(*d*) a Class 2B or Class 3 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 32; or

(*e*) a Class 2B or Class 3 heavy-duty vehicle referred to in section 104(f) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart B, of the CFR.

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.

« véhicule spécialisé » "*vocational 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 des classes 2B et 3 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 32;

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

« véhicule spécialisé incomplet » "*incomplete vocational vehicle*"

« véhicule spécialisé incomplet » Véhicule lourd incomplet destiné à être un véhicule spécialisé une fois les opérations de fabrication achevées.

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 with any authority other than the EPA.

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 doivent être interprétées compte non tenu :

a) des renvois à l'EPA ou à son administrateur exerçant son pouvoir discrétionnaire;

b) des renvois au secrétaire des Transports exerçant son pouvoir discrétionnaire;

c) des normes de rechange relatives aux moyennes pour les parcs ou autres moyennes, aux points relatifs aux émissions, aux fabricants à faible volume ou aux difficultés financières;

d) des normes et des justifications de conformité de toute autorité autre que l'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 "CO_2 emissions".

Interprétation

(3) Pour l'application du paragraphe (2), les expressions « carbon-related exhaust emissions » et « CREE » mentionnées dans le CFR s'entendent au sens d'« émissions de CO_2 ».

Rounding

(4) Unless otherwise provided in these Regulations, the calculations and measurements in these Regulations must be rounded in accordance with section 6 of the American Society for Testing and Materials method ASTM E29, entitled *Standard Practice for Using Significant Digits in Test Data to Determine Conformance with Specifications*.

Arrondissement

(4) Sauf disposition contraire du présent règlement, les mesures et calculs prévus par le présent règlement sont arrondis conformément à l'article 6 de la méthode ASTM E29 de l'American Society for Testing and Materials intitulée *Standard Practice for Using Significant Digits in Test Data to Determine Conformance with Specifications*.

Useful life

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

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

(*b*) Class 2B, Class 3, Class 4 and Class 5 vocational vehicles and incomplete vocational vehicles, heavy-duty engines that are

Durée de vie utile

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

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

b) dans le cas des véhicules spécialisés et des véhicules spécialisés incomplets des classes 2B, 3, 4 et 5, des moteurs de véhicules lourds qui sont

spark-ignition engines and light heavy-duty engines that are compression-ignition engines, namely, 10 years or 177 027 km (110,000 miles), whichever occurs first;

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

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

(*e*) heavy heavy-duty engines that are compression-ignition engines, namely, as set out in section 2 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR for criteria air contaminants.

des moteurs à allumage commandé et des petits moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression, dix ans ou 177 027 km (110 000 milles), selon la première de ces éventualités;

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

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

e) dans le cas des gros moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression, la durée de vie utile mentionnée à l'article 2 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR applicable pour les principaux contaminants atmosphériques.

Roof height — tractors

(6) Subject to subsections (7) and (8), "roof height" refers to the maximum height of a tractor, rounded to the nearest centimetre, 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.

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 centimètre près — excluant les petits accessoires tels que les tuyaux d'échappement et les antennes, mais incluant 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.

Alternative roof height measurement — tractors

(7) The roof height of a tractor may 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.

Autre mesure de hauteur — tracteur routier

(7) La hauteur de toit d'un tracteur routier peut être 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.

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.

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.

Family emission limit

(9) A family emission limit must be expressed to the same number of decimal places as the emission standard it replaces.

Limite d'émissions de la famille

(9) La limite d'émissions de la famille est exprimée avec le même nombre de décimales que la norme d'émissions qu'elle remplace.

Engine particularities — spark-ignition engines

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

Moteur à allumage commandé

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

Engine particularities — compression-ignition engines

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

Moteur à allumage par compression

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

PURPOSE

Purpose

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

OBJET

Objet

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

BACKGROUND

Background

3. These Regulations set out

(*a*) prescribed classes of vehicles and engines for the purposes of section 149 of the Act;

(*b*) requirements respecting the conformity of heavy-duty vehicles and heavy-duty engines with greenhouse gas emission standards for the purposes of section 153 of the Act;

(*c*) requirements respecting the conformity of fleets of heavy-duty vehicles and heavy-duty engines to greenhouse gas emission standards and other requirements for carrying out the purposes of Division 5 of Part 7, of the Act; and

(*d*) a credit system for the purposes of section 162 of the Act.

CONTEXTE

Contexte

3. Le présent règlement :

a) désigne des catégories de véhicules et de moteurs pour l'application de l'article 149 de la Loi;

b) énonce, pour l'application de l'article 153 de la Loi, des exigences concernant la conformité des véhicules lourds et des moteurs de véhicules lourds aux normes d'émissions de gaz à effet de serre;

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

d) institue un système de points pour l'application de l'article 162 de la Loi.

MODEL YEAR

Model year

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

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

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

Period of production

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

ANNÉE DE MODÈLE

Année de modèle

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

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

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

Période de production

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

PRESCRIBED CLASSES OF VEHICLES AND ENGINES

Heavy-duty vehicles

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

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

(*b*) vocational vehicles;

(*c*) tractors; and

(*d*) heavy-duty incomplete vehicles.

Heavy-duty engines

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

Exclusion

(3) The prescribed classes of vehicles and engines referred to in subsections (1) and (2) do not include

(*a*) heavy-duty vehicles whose main assembly was completed 15 years or more before the day on which they were imported into Canada; and

CATÉGORIES DE VÉHICULES ET DE MOTEURS

Véhicules lourds

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

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

b) les véhicules spécialisés;

c) les tracteurs routiers;

d) les véhicules lourds incomplets.

Moteurs de véhicules lourds

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

Exceptions

(3) Les catégories de véhicules et de moteurs prévues aux paragraphes (1) et (2) ne comprennent pas :

a) les véhicules lourds dont l'assemblage principal a été terminé quinze ans ou plus avant la date de leur importation au Canada;

(*b*) heavy-duty vehicles or heavy-duty engines that are to be exported and that are accompanied by written evidence establishing that they will not be sold or used in Canada.

b) les véhicules lourds et les moteurs de véhicules lourds destinés à être exportés, s'ils sont accompagnés d'une preuve écrite attestant qu'ils ne seront pas vendus ou utilisés au 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.

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.

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

(ii) identical to the original engine in all respects material to emissions.

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 à tous égards au moteur original en ce qui a trait aux émissions.

NATIONAL EMISSIONS MARK

MARQUE NATIONALE

Application

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

Demande d'autorisation

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

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*.

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*.

National emissions mark

7. Subject to subsections 13(2), 15(2) and 16(2), a company that applies a national emissions mark to a vehicle or engine must comply with section 8 of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

Marque nationale

7. Sous réserve des paragraphes 13(2), 15(2) et 16(2), l'entreprise qui appose la marque nationale sur un véhicule ou un moteur doit se conformer aux exigences prévues à l'article 8 du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

LABELLING

ÉTIQUETTE

Non-EPA-certified engines

8. (1) Heavy-duty engines and the engines referred to in section 32 that are imported or manufactured in Canada — other than EPA-certified engines — must bear a label that sets out the following information:

(*a*) subject to subsection (3), the statement "THIS ENGINE CONFORMS TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED BY THE CANADIAN HEAVY-DUTY VEHICLE AND ENGINE GREENHOUSE GAS EMISSION REGULATIONS IN EFFECT FOR

Moteurs non visés par un certificat de l'EPA

8. (1) Les moteurs de véhicules lourds et ceux visés à l'article 32 importés ou fabriqués au Canada, autres que ceux visés par un certificat de l'EPA, portent une étiquette sur laquelle figure les renseignements suivants :

a) sous réserve du paragraphe (3), la mention « THIS ENGINE CONFORMS TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED BY THE CANADIAN HEAVY-DUTY VEHICLE AND ENGINE GREENHOUSE GAS EMISSION REGULATIONS IN EFFECT FOR

MODEL YEAR [MODEL YEAR] / CE MOTEUR EST CONFORME À TOUTES LES NORMES QUI LUI SONT APPLICABLES EN VERTU DU RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DES VÉHICULES LOURDS ET DE LEURS MOTEURS DU CANADA EN VIGUEUR POUR L'ANNÉE DE MODÈLE [ANNÉE DE MODÈLE]";

(*b*) the name of the engine's manufacturer;

(*c*) the engine's model year if the statement referred to in paragraph (*a*) is not provided;

(*d*) the date of the engine's manufacture;

(*e*) the unique identification number of the engine;

(*f*) the engine's gross power;

(*g*) the engine displacement;

(*h*) an identification of the emission control system;

(*i*) the engine family; and

(*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.

MODEL YEAR [MODEL YEAR] / CE MOTEUR EST CONFORME À TOUTES LES NORMES QUI LUI SONT APPLICABLES EN VERTU DU RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DES VÉHICULES LOURDS ET DE LEURS MOTEURS DU CANADA EN VIGUEUR POUR L'ANNÉE DE MODÈLE [ANNÉE DE MODÈLE] »;

b) le nom du fabricant du moteur;

c) l'année de modèle du moteur, si la mention visée à l'alinéa *a*) n'est pas fournie;

d) la date de fabrication du moteur;

e) le numéro d'identification unique du moteur;

f) la puissance brute du moteur;

g) la cylindrée du moteur;

h) une identification du système antipollution;

i) la famille du moteur;

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

Family emission limit

(2) In the case of medium heavy-duty engines and heavy heavy-duty engines designed to be used in both vocational vehicles or incomplete vocational vehicles and tractors or incomplete tractors, the label referred to in subsection (1) must set out the CO_2 family emission limit for the steady state duty cycle and transient duty cycle.

Limite d'émissions de la famille

(2) 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'étiquette visée au paragraphe (1) indique la limite d'émissions de la famille du moteur applicable au CO_2 pour le cycle de service permanent et le cycle de service transitoire.

National emissions mark

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

Marque nationale

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

Unique identification number

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

Numéro d'identification unique

(4) 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 en permanence sur le moteur.

Engines referred to in section 32

(5) In the case of spark-ignition engines referred to in section 32, the label referred to in subsection (1) must also set out one of the following statements, whichever applies:

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

(*b*) the statement referred to in section 150(m)(4) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart B, of the CFR.

Moteurs visés à l'article 32

(5) Dans le cas des moteurs à allumage commandé visés à l'article 32, l'étiquette visée au paragraphe (1) doit également contenir :

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

b) soit, la déclaration visée à l'article 150(m)(4) de la sous-partie B, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

Engines referred to in subsection 37(1)

(6) In the case of compression-ignition engines referred to in subsection 37(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 CO_2 emission standards based on model year 2011 compression-ignition engines; or

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

Moteurs visés au paragraphe 37(1)

(6) Dans le cas des moteurs à allumage par compression visés au paragraphe 37(1), l'étiquette prévue au paragraphe (1) doit également contenir :

a) soit, une déclaration, dans les deux langues officielles, portant que le moteur est conforme aux normes de rechange relatives aux émissions de CO_2 basées sur les moteurs à allumage par compression de l'année de modèle 2011;

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

Non-EPA-certified vehicles

9. (1) Heavy-duty vehicles that are imported or manufactured in Canada — other than EPA-certified heavy-duty vehicles — must bear a label that sets out the following information:

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

(*b*) the name of the vehicle's manufacturer and, in the case of a vehicle manufactured in stages, the name of the final-stage manufacturer;

(*c*) the vehicle's model year if the statement referred to in paragraph (*a*) is not provided;

(*d*) the date of the vehicle's manufacture and, in the case of a vehicle manufactured in stages, the month and year chosen by the final-stage manufacturer to represent the date of the heavy-duty completed vehicle's manufacture;

(*e*) the type of vehicle, in both official languages, referred to in subparagraphs 25(3)(*a*)(i) to (xiv);

(*f*) the vehicle family;

(*g*) in the case of a vocational vehicle referred to in subsection 33(3), a statement, in both official languages, that the vehicle is designed for off-road use;

(*h*) in the case of a vocational tractor, a statement, in both official languages, that the vehicle is a vocational tractor; and

(*i*) in the case of a vocational vehicle or a tractor that is exempted under section 24,

(i) a statement to that effect, in both official languages, and

(ii) the CO_2 emission rate, expressed in grams of CO_2 per ton-mile and identified by the words "CO_2 EMISSION RATE" and "TAUX D'ÉMISSIONS DE CO_2".

Véhicules non visés par un certificat de l'EPA

9. (1) Les véhicules lourds importés ou construits au Canada, autres que ceux visés par un certificat de l'EPA, portent une étiquette sur laquelle figure les renseignements suivants :

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

b) le nom du fabricant du véhicule et, dans le cas d'un véhicule construit par étapes, le nom du fabricant du véhicule à l'étape finale;

c) l'année de modèle du véhicule, si la mention visée à l'alinéa *a*) n'est pas fournie;

d) la date de fabrication du véhicule et, dans le cas d'un véhicule construit par étapes, le mois et l'année choisis par le fabricant à l'étape finale comme étant la date de fabrication du véhicule lourd complet;

e) le type de véhicule, dans les deux langues officielles, parmi ceux visés aux sous-alinéas 25(3)*a*)(i) à (xiv);

f) la famille du véhicule;

g) dans le cas d'un véhicule spécialisé visé au paragraphe 33(3), une mention, dans les deux langues officielles, portant que le véhicule est conçu pour être utilisé hors route;

h) dans le cas d'un tracteur routier spécialisé, une mention, dans les deux langues officielles, portant que le véhicule est un véhicule spécialisé;

i) dans le cas d'un véhicule spécialisé ou d'un tracteur routier exempté aux termes de l'article 24 :

(i) une mention à cet effet, dans les deux langues officielles,

(ii) le taux d'émissions de CO_2, exprimé en grammes de CO_2 par tonne-mille, et identifié par les termes « TAUX D'ÉMISSIONS DE CO_2 » et « CO_2 EMISSION RATE ».

National emissions mark

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

Marque nationale

(2) L'alinéa (1)*a*) ne s'applique pas dans le cas où la marque nationale est apposée sur le véhicule ou lorsque la mention visée à l'alinéa (1)*g*) ou au sous-alinéa (1)*i*)(i) figure sur l'étiquette.

Requirements

10. All the labels applied to a vehicle or engine, as the case may be, in accordance with sections 8, 9, 13, 15 and 16, must

(*a*) be applied to a conspicuous and readily accessible location;

(*b*) be permanently attached to the vehicle and, in the case of an engine, be permanently attached to an engine part that is necessary for normal engine operation and does not normally require replacement during the engine's useful life;

Exigences

10. L'étiquette apposée sur un véhicule ou sur un moteur, selon le cas, en application des articles 8, 9, 13, 15 et 16 doit :

a) être apposée à un endroit bien en vue et d'accès facile;

b) être apposée en permanence sur le véhicule et, dans le cas d'un moteur, sur un composant physique qui est nécessaire à son fonctionnement normal et qui ne requiert normalement pas de remplacement au cours de la durée de vie utile du moteur;

(*c*) 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.

c) résister aux intempéries ou être à l'abri de celles-ci;

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

(i) claires et indélébiles,

(ii) en creux, 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) indiquer le nom ou le symbole de l'unité des valeurs.

VEHICLES MANUFACTURED IN STAGES

VÉHICULES CONSTRUITS PAR ÉTAPES

APPLICATION

APPLICATION

Application

11. (1) Sections 12 to 17 apply to a company that manufactures tractors or vocational vehicles or imports incomplete tractors or incomplete vocational vehicles for which the company does not remain in possession or control throughout the manufacturing process until they are completed.

Application

11. (1) Les articles 12 à 17 s'appliquent à l'entreprise qui construit des véhicules spécialisés ou des tracteurs routiers ou qui importe des véhicules spécialisés incomplets ou des tracteurs routiers incomplets qui ne restent pas en sa possession ou sous sa garde tout au long de leur procédure de fabrication.

Heavy-duty incomplete vehicle

(2) For the purposes of this section and sections 12 to 17, the expression "heavy-duty incomplete vehicle" includes an incomplete vocational vehicle and an incomplete tractor.

Véhicule lourd incomplet

(2) Pour l'application du présent article et des articles 12 à 17, « véhicule lourd incomplet » vise le véhicule spécialisé incomplet et le tracteur routier incomplet.

Participation in the credit system

(3) The heavy-duty incomplete vehicle manufacturer, importer of a heavy-duty incomplete vehicle, intermediate manufacturer or final-stage manufacturer may include its tractors and vocational vehicles that are manufactured in stages in a fleet referred to in section 25 for the purpose of participation in the CO_2 emission credit system.

Participation au système de points

(3) Les véhicules spécialisés et les tracteurs routiers qui sont construits par étapes peuvent être inclus dans un parc visé à l'article 25 par le fabricant ou l'importateur de véhicules lourds incomplets, par le fabricant intermédiaire ou par le fabricant à l'étape finale aux fins de participer au système de points relatifs aux émissions de CO_2.

Evidence of conformity

(4) For the purposes of paragraph 153(1)(*b*) of the Act, a company must obtain and produce the evidence of conformity referred to in sections 60 to 62 if the company

(*a*) is a heavy-duty incomplete vehicle manufacturer or importer of a heavy-duty incomplete vehicle and it makes a statement in accordance with subparagraph 12(1)(*f*)(i), (iii) or (iv) in the heavy-duty incomplete vehicle document; or

(*b*) is an intermediate manufacturer or a final-stage manufacturer that either

(i) provides the written request referred to in paragraph 12(2)(*a*), (*c*) or (*e*) or 14(3)(*a*), (*c*) or (*e*), or

(ii) makes changes to the heavy-duty incomplete vehicle that affect the validity of a statement made by the heavy-duty incomplete vehicle manufacturer, the importer of the heavy-duty incomplete vehicle or the intermediate manufacturer, as the case may be, in accordance with subparagraph 12(1)(*f*)(i), (iii) or (iv).

Justification de la conformité

(4) Pour l'application de l'alinéa 153(1)*b*) de la Loi, l'entreprise est tenue d'obtenir et de produire la justification de la conformité visée aux articles 60 à 62 dans les cas suivants :

a) elle est le fabricant ou l'importateur d'un véhicule lourd incomplet et fait une déclaration conformément aux sous-alinéas 12(1)*f*)(i), (iii) ou (iv) dans le document du fabricant de véhicule lourd incomplet;

b) elle est un fabricant intermédiaire ou un fabricant à l'étape finale qui :

(i) soit fournit la demande écrite visée aux alinéas 12(2)*a*), *c*) ou *e*) ou 14(3)*a*), *c*) ou *e*),

(ii) soit fait des modifications au véhicule lourd incomplet qui portent atteinte à la validité de l'une des déclarations faites par le fabricant ou l'importateur de véhicules lourds incomplets ou le fabricant intermédiaire, selon le cas, conformément aux sous-alinéas 12(1)*f*)(i), (iii) ou (iv).

Reporting

(5) The company referred to in subsection (4) must submit the end of model year report.

Rapport

(5) L'entreprise visée au paragraphe (4) fournit le rapport de fin d'année de modèle.

HEAVY-DUTY INCOMPLETE VEHICLE DOCUMENT OF A MANUFACTURER OR IMPORTER

Contents

12. (1) A manufacturer or importer of a heavy-duty incomplete vehicle must provide to the intermediate manufacturer or the final-stage manufacturer, as the case may be, on or before the day on which the vehicle is delivered, a heavy-duty incomplete vehicle document that contains the following information:

(*a*) the name and mailing address of the manufacturer and, if applicable, the importer of the vehicle;

(*b*) the month and year in which the manufacturer — or the manufacturer outside Canada, in the case of an importer — performed its last manufacturing operation on the heavy-duty incomplete vehicle;

(*c*) the vehicle identification number;

(*d*) the GVWR that is intended for the vehicle when it is completed, expressed in kilograms;

(*e*) a list of the types of vehicles, amongst those referred to in subparagraphs 25(3)(*a*)(ii) to (xiv), which correspond to the types of vehicles that the heavy-duty incomplete vehicles could become once they are completed;

(*f*) a list of the emission standards referred to in subsection 20(1) that apply to each type of vehicle referred to in paragraph (*e*) at the time specified in paragraph (*b*) and in each case one or more of the following statements, whichever applies:

(i) a statement that the heavy-duty completed vehicle will conform to the standard if no alterations are made to its components that are identified by the manufacturer or importer,

(ii) a statement that conformity to the standard cannot be determined based on the components that are fitted on the heavy-duty incomplete vehicle and that the manufacturer or importer, as the case may be, makes no representation as to conformity to the standard,

(iii) a statement that the heavy-duty incomplete vehicle has been included in a fleet referred to in section 25 for the purpose of participation in the CO_2 emission credit system by the manufacturer or importer, as the case may be, and that the heavy-duty completed vehicle will conform to these Regulations if the CO_2 family emission limit referred to in paragraph (*h*) for that vehicle is not increased by means of alterations made to the heavy-duty incomplete vehicle's components that are identified by the manufacturer or importer, as the case may be, or

(iv) a statement that the heavy-duty incomplete vehicle is exempted under section 24;

(*g*) a statement that the heavy-duty incomplete vehicle is equipped with a heavy-duty engine that meets the requirements of these Regulations; and

(*h*) if the document bears the statement referred to in subparagraph (*f*)(iii), a statement of the CO_2 family emission limit for that vehicle that must

DOCUMENT DE VÉHICULES LOURDS INCOMPLETS DU FABRICANT OU DE L'IMPORTATEUR

Contenu

12. (1) Au plus tard à la date de livraison du véhicule lourd incomplet, le fabricant ou l'importateur de véhicules lourds incomplets fournit au fabricant intermédiaire ou au fabricant à l'étape finale, selon le cas, un document de véhicule lourd incomplet qui contient les renseignements suivants :

a) le nom et l'adresse postale du fabricant de véhicules lourds incomplets et, s'il y a lieu, le nom et l'adresse postale de l'importateur de véhicules lourds incomplets;

b) le mois et l'année où le fabricant de véhicules lourds incomplets a effectué sa dernière opération de fabrication sur le véhicule lourd incomplet et, dans le cas d'un importateur de véhicules lourds incomplets, le mois et l'année où le fabricant à l'extérieur du Canada a effectué sa dernière opération de fabrication sur le véhicule lourd incomplet;

c) le numéro d'identification du véhicule;

d) le PNBV prévu pour le véhicule lourd complet, exprimé en kilogrammes;

e) la liste des types de véhicules, parmi ceux visés aux sous-alinéas 25(3)*a*)(ii) à (xiv), qui correspondent aux types de véhicules que pourrait être le véhicule lourd incomplet une fois achevé;

f) une liste des normes d'émissions mentionnées au paragraphe 20(1) qui s'appliquent au moment mentionné à l'alinéa *b*), à chaque type de véhicule visé à l'alinéa *e*) et, dans chaque cas, d'une ou plusieurs des déclarations ci-après, selon le cas :

(i) une déclaration portant que le véhicule lourd complet sera conforme à la norme si aucune modification n'est apportée aux composants indiqués par le fabricant ou l'importateur,

(ii) une déclaration portant que la conformité à la norme est impossible à déterminer compte tenu des composants dont est muni le véhicule lourd incomplet et que le fabricant ou l'importateur, selon le cas, ne fait aucune déclaration quant à la conformité du véhicule à cette norme,

(iii) une déclaration portant que le véhicule lourd incomplet a été inclus dans un parc visé à l'article 25 par le fabricant ou l'importateur, selon le cas, aux fins de sa participation au système de points relatifs aux émissions de CO_2 et que le véhicule lourd complet sera conforme au présent règlement si la limite d'émissions de la famille applicable au CO_2 pour ce véhicule, visée à l'alinéa *h*), n'est pas augmentée en raison de modifications apportées aux composants du véhicule lourd incomplet indiqués par le fabricant ou l'importateur, selon le cas,

(iv) une déclaration portant que le véhicule lourd incomplet est exempté aux termes de l'article 24;

g) la déclaration portant que le véhicule lourd incomplet est doté d'un moteur de véhicule

not be exceeded — corresponding to the emission rate determined for B in paragraph 41(1)(*b*) in the case of an incomplete vocational vehicle or in paragraph 41(1)(*c*) in the case of an incomplete tractor — expressed in grams of CO_2 per ton-mile, and identified by the words "CO_2 FAMILY EMISSION LIMIT" and "LIMITE D'ÉMISSIONS DE LA FAMILLE APPLICABLE AU CO_2".

lourd qui est conforme aux exigences du présent règlement;

h) si le document contient la déclaration visée au sous-alinéa *f*)(iii), la limite d'émissions de la famille applicable au CO_2 pour ce véhicule qui doit être respectée, laquelle limite correspond au taux d'émissions représenté par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 41(1)*b*) dans le cas d'un véhicule spécialisé incomplet, ou par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 41(1)*c*) dans le cas d'un tracteur routier incomplet, exprimée en grammes de CO_2 par tonne-mille et indiquée par les mentions « CO_2 FAMILY EMISSION LIMIT » et « LIMITE D'ÉMISSIONS DE LA FAMILLE APPLICABLE AU CO_2 ».

Request for delivery

(2) For the purposes of subparagraph (1)(*f*)(ii), the vehicle may only leave the possession or control of the manufacturer or importer if the manufacturer or importer, as the case may be, has received a written request for delivery of the vehicle from the intermediate manufacturer or the final-stage manufacturer. The written request must include one of the following statements, whichever applies:

(*a*) a statement from the intermediate manufacturer or the final-stage manufacturer, as the case may be, that the vehicle will conform to all applicable standards before the vehicle leaves its possession or control;

(*b*) a statement from the intermediate manufacturer that it will obtain the statement referred to in paragraph (*a*) from the final-stage manufacturer or from another intermediate manufacturer, as the case may be, before the vehicle leaves its possession or control;

(*c*) a statement from the intermediate manufacturer or the final-stage manufacturer, as the case may be, that the vehicle will be included in a fleet referred to in section 25 for the purpose of participation in the CO_2 emission credit system before the vehicle leaves its possession or control;

(*d*) a statement from the intermediate manufacturer that it will obtain the statement referred to in paragraph (*c*) from the final-stage manufacturer or from another intermediate manufacturer, as the case may be, before the vehicle leaves its possession or control;

(*e*) a statement from the intermediate manufacturer or the final-stage manufacturer, as the case may be, that the vehicle will be exempted under section 24 before the vehicle leaves its possession or control; or

(*f*) a statement from the intermediate manufacturer that it will obtain the statement referred to in paragraph (*e*) from the final-stage manufacturer or from another intermediate manufacturer, as the case may be, before the vehicle leaves its possession or control.

Demande de livraison

(2) Pour l'application du sous-alinéa (1)*f*)(ii), le fabricant ou l'importateur ne peut se départir du véhicule que s'il a reçu du fabricant intermédiaire ou du fabricant à l'étape final une demande écrite de livraison du véhicule qui contient, selon le cas :

a) une déclaration du fabricant intermédiaire ou du fabricant à l'étape finale, selon le cas, portant qu'il veillera, avant de se départir du véhicule, à ce qu'il soit conforme à toutes les normes applicables;

b) une déclaration du fabricant intermédiaire portant que, avant de se départir du véhicule, il obtiendra la déclaration visée à l'alinéa *a*) du fabricant à l'étape finale ou d'un autre fabricant intermédiaire, selon le cas;

c) une déclaration du fabricant intermédiaire ou du fabricant à l'étape finale, selon le cas, portant que, avant de se départir du véhicule, il l'aura inclus dans un parc visé à l'article 25 aux fins de participation au système de points relatifs aux émissions de CO_2;

d) une déclaration du fabricant intermédiaire portant que, avant de se départir du véhicule, il obtiendra la déclaration visée à l'alinéa *c*) du fabricant à l'étape finale ou d'un autre fabricant intermédiaire, selon le cas;

e) une déclaration du fabricant intermédiaire ou du fabricant à l'étape finale, selon le cas, portant que, avant de se départir du véhicule, ce dernier sera exempté aux termes de l'article 24;

f) une déclaration du fabricant intermédiaire portant que, avant de se départir du véhicule, il obtiendra la mention visée à l'alinéa *e*) du fabricant à l'étape finale ou d'un autre fabricant intermédiaire, selon le cas.

Where to keep

(3) The heavy-duty incomplete vehicle document must be kept in a weather-resistant container that is attached to the vehicle in a conspicuous and readily accessible location, or it may be sent directly to an intermediate manufacturer or a final-stage manufacturer, as the case may be.

Conservation

(3) Le document de véhicules lourds incomplets doit être conservé dans un contenant à l'épreuve des intempéries fixé au véhicule dans un endroit bien en vue et d'accès facile, ou il peut être transmis directement au fabricant intermédiaire ou au fabricant à l'étape finale, selon le cas.

Heavy-duty Incomplete Vehicle Information Label of a Manufacturer or Importer

Étiquette informative du fabricant ou de l'importateur de véhicules lourds incomplets

Contents

13. (1) A manufacturer or importer of a heavy-duty incomplete vehicle, as the case may be, must apply to every heavy-duty incomplete vehicle it manufactures or imports, either the U.S. emission control information label referred to in paragraph 60(*d*) or an information label that sets out the following information:

(*a*) a statement, in both official languages, that the vehicle is a heavy-duty incomplete vehicle;

(*b*) the name of the manufacturer and, if applicable, the name of the importer;

(*c*) the month and year in which the manufacturer — or the manufacturer outside Canada, in the case of an importer — performed its last manufacturing operation on the heavy-duty incomplete vehicle;

(*d*) the vehicle identification number; and

(*e*) the GVWR, expressed in kilograms, that is intended for the vehicle when it is a heavy-duty completed vehicle, and identified by the words "Gross Vehicle Weight Rating" and "Poids nominal brut du véhicule" or the abbreviations "GVWR" and "PNBV".

Contenu

13. (1) Le fabricant ou l'importateur de véhicules lourds incomplets, selon le cas, appose sur chaque véhicule lourd incomplet qu'il construit ou importe soit l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions visée à l'alinéa 60*d*), soit une étiquette informative sur laquelle figure les renseignements suivants :

a) la mention, dans les deux langues officielles, que le véhicule est un véhicule lourd incomplet;

b) le nom du fabricant ou de l'importateur de véhicules lourds incomplets, selon le cas;

c) le mois et l'année où le fabricant de véhicules lourds incomplets a effectué sa dernière opération de fabrication sur le véhicule lourd incomplet et, dans le cas d'un importateur de véhicules lourds incomplets, le mois et l'année où le fabricant à l'extérieur du Canada a effectué sa dernière opération de fabrication sur le véhicule lourd incomplet;

d) le numéro d'identification du véhicule;

e) le PNBV, exprimé en kilogrammes, prévu pour le véhicule une fois celui-ci achevé, indiqué par les mentions « Poids nominal brut du véhicule » et « Gross Vehicle Weight Rating » ou les abréviations « PNBV » et « GVWR ».

National emissions mark

(2) The national emissions mark must be applied on

(*a*) the U.S. emission control information label;

(*b*) the information label referred to in subsection (1); or

(*c*) a label applied to the vehicle, immediately beside either one of the labels referred to in paragraphs (*a*) and (*b*).

Marque nationale

(2) La marque nationale est apposée :

a) soit sur l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions;

b) soit sur l'étiquette informative visée au paragraphe (1);

c) soit sur une étiquette apposée sur le véhicule juste à côté de l'une ou l'autre des étiquettes visées aux alinéas *a*) et *b*).

Heavy-duty Incomplete Vehicle Document of an Intermediate Manufacturer

Document de véhicules lourds incomplets du fabricant intermédiaire

Delivery of a heavy-duty incomplete vehicle

14. (1) An intermediate manufacturer of a heavy-duty incomplete vehicle must, on or before the date of delivery of the heavy-duty incomplete vehicle to the subsequent manufacturer, provide to the subsequent manufacturer, in the manner specified in subsection 12(3), the heavy-duty incomplete vehicle document that was provided by the previous manufacturer.

Livraison du véhicule lourd incomplet

14. (1) Le fabricant intermédiaire d'un véhicule lourd incomplet doit, au plus tard à la date de livraison du véhicule lourd incomplet au fabricant subséquent, fournir à ce dernier, de la manière prévue au paragraphe 12(3), le document de véhicule lourd incomplet que lui avait fourni le fabricant précédent.

Addendum

(2) An intermediate manufacturer must, before providing the document under subsection (1), make an addendum by adding the following information:

(*a*) its name and mailing address;

(*b*) a precise description of all the changes it has made to the heavy-duty incomplete vehicle;

(*c*) if any of those changes affect the validity of a statement made by a previous manufacturer in accordance with paragraph 12(1)(*f*), an indication

Addenda

(2) Avant de lui fournir le document visé au paragraphe (1), le fabricant intermédiaire y joint un addenda qui contient les renseignements suivants :

a) ses nom et adresse postale;

b) une description précise de toutes les modifications qu'il a effectuées sur le véhicule lourd incomplet;

c) si l'une des modifications porte atteinte à la validité de l'une des déclarations faites par l'un

of the amendments that must be made to those statements to reflect the changes made by the intermediate manufacturer;

(*d*) if a previous manufacturer has not included the heavy-duty incomplete vehicle in a fleet referred to in section 25 for the purpose of participation in the CO_2 emission credit system, an indication as to whether the vehicle has been included in a fleet by the intermediate manufacturer and, if applicable, the CO_2 family emission limit that must be respected for this vehicle, that corresponds to the emission rate represented by the variable B in paragraph 41(1)(*b*) in the case of an incomplete vocational vehicle or in paragraph 41(1)(*c*) in the case of an incomplete tractor, expressed in grams of CO_2 per ton-mile, and identified by the words "CO_2 FAMILY EMISSION LIMIT" and "LIMITE D'ÉMISSIONS DE LA FAMILLE APPLICABLE AU CO_2"; and

(*e*) if applicable, a statement that the heavy-duty incomplete vehicle is exempted under section 24.

des fabricants précédents conformément à l'alinéa 12(1)*f*), une indication des modifications qui doivent être apportées aux mentions pour tenir compte des modifications effectuées par le fabricant intermédiaire;

d) si le véhicule lourd incomplet n'a pas déjà été inclus dans un parc visé à l'article 25 par un fabricant précédent aux fins de sa participation au système de points relatifs aux émissions de CO_2, une indication selon laquelle le véhicule a été inclus dans un tel parc par le fabricant intermédiaire et, s'il y a lieu, la limite d'émissions de la famille applicable au CO_2 pour ce véhicule qui doit être respectée, laquelle limite correspond au taux d'émissions représenté par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 41(1)*b*) dans le cas d'un véhicule spécialisé incomplet ou à l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 41(1)*c*) dans le cas d'un tracteur routier incomplet, exprimée en grammes de CO_2 par tonne-mille et indiquée par les mentions « CO_2 FAMILY EMISSION LIMIT » et « LIMITE D'ÉMISSIONS DE LA FAMILLE APPLICABLE AU CO_2 »;

e) le cas échéant, une déclaration portant que le véhicule lourd incomplet est exempté aux termes de l'article 24.

Request for delivery

(3) If the heavy-duty incomplete vehicle does not conform to all applicable standards and has not been included in a fleet referred to in section 25 for the purpose of participation in the CO_2 emission credit system, it may only leave the possession or control of the intermediate manufacturer if that manufacturer has received a written request for the delivery of the vehicle from another intermediate manufacturer or the final-stage manufacturer, as the case may be. The written request must include one of the following statements, whichever applies:

(*a*) a statement from another intermediate manufacturer or the final-stage manufacturer, as the case may be, that the vehicle will conform to all applicable standards before the vehicle leaves its possession or control;

(*b*) a statement from another intermediate manufacturer that it will obtain the statement referred to in paragraph (*a*) from the final-stage manufacturer or from another intermediate manufacturer, as the case may be, before the vehicle leaves its possession or control;

(*c*) a statement from another intermediate manufacturer or the final-stage manufacturer, as the case may be, that the vehicle will be included in a fleet referred to in section 25 for the purpose of participation in the CO_2 emission credit system before the vehicle leaves its possession or control;

(*d*) a statement from another intermediate manufacturer that it will obtain the statement referred to in paragraph (*c*) from the final-stage manufacturer or from another intermediate manufacturer, as the case may be, before the vehicle leaves its possession or control;

Demande de livraison

(3) Le fabricant intermédiaire ne peut se départir d'un véhicule lourd incomplet qui n'est pas conforme à toutes les normes applicables et qui n'a pas été inclus dans un parc visé à l'article 25 par un fabricant précédent aux fins de sa participation au système de points relatifs aux émissions de CO_2 que s'il a reçu d'un autre fabricant intermédiaire ou du fabricant à l'étape finale une demande écrite de livraison du véhicule qui contient, selon le cas :

a) une déclaration d'un autre fabricant intermédiaire ou du fabricant à l'étape finale, selon le cas, portant qu'il veillera, avant de se départir du véhicule, à ce qu'il soit conforme à toutes les normes applicables;

b) une déclaration d'un autre fabricant intermédiaire portant que, avant de se départir du véhicule, il obtiendra la déclaration visée à l'alinéa *a*) du fabricant à l'étape finale ou d'un autre fabricant intermédiaire, selon le cas;

c) une déclaration d'un autre fabricant intermédiaire ou du fabricant à l'étape finale, selon le cas, portant qu'avant de s'en départir, il aura inclus le véhicule dans un parc visé à l'article 25 aux fins de participation au système de points relatifs aux émissions de CO_2;

d) une déclaration d'un autre fabricant intermédiaire portant que, avant de se départir du véhicule, il obtiendra la déclaration visée à l'alinéa *c*) du fabricant à l'étape finale ou d'un autre fabricant intermédiaire, selon le cas;

e) une déclaration d'un autre fabricant intermédiaire ou du fabricant à l'étape finale, selon le cas, portant que, avant de se départir du véhicule, ce dernier sera exempté aux termes de l'article 24;

(*e*) a statement from another intermediate manufacturer or the final-stage manufacturer, as the case may be, that the vehicle will be exempted under section 24 before the vehicle leaves its possession or control; or

(*f*) a statement from another intermediate manufacturer that it will obtain the statement referred to in paragraph (*e*) from the final-stage manufacturer or from another intermediate manufacturer, as the case may be, before the vehicle leaves its possession or control.

f) une déclaration d'un autre fabricant intermédiaire portant que, avant de se départir du véhicule, il obtiendra la mention visée à l'alinéa *e*) du fabricant à l'étape finale ou d'un autre fabricant intermédiaire, selon le cas.

Heavy-duty Incomplete Vehicle Information Label of an Intermediate Manufacturer

Étiquette informative du fabricant intermédiaire de véhicules lourds incomplets

Contents

15. (1) An intermediate manufacturer must apply to every heavy-duty incomplete vehicle that it manufactures, immediately beside the information label of the previous manufacturer, either the U.S. emission control information label referred to in paragraph 60(*d*) or an information label that sets out the following information:

(*a*) a statement, in both official languages, that the vehicle is a heavy-duty incomplete vehicle;

(*b*) its name;

(*c*) a statement, in both official languages, that it is an intermediate manufacturer; and

(*d*) the month and year in which the intermediate manufacturer performed its last manufacturing operation on the heavy-duty incomplete vehicle.

Contenu

15. (1) Le fabricant intermédiaire appose sur chaque véhicule lourd incomplet qu'il construit, juste à côté de l'étiquette informative du fabricant précédent, soit l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions visée à l'alinéa 60*d*), soit une étiquette informative qui contient les renseignements suivants :

a) une déclaration, dans les deux langues officielles, portant que le véhicule est un véhicule lourd incomplet;

b) son nom;

c) une déclaration, dans les deux langues officielles, qu'il est un fabricant intermédiaire;

d) le mois et l'année où il a effectué sa dernière opération de fabrication sur le véhicule lourd incomplet.

National emissions mark

(2) The national emissions mark must be applied on

(*a*) the U.S. emission control information label;

(*b*) the information label referred to in subsection (1); or

(*c*) a label applied to the vehicle, immediately beside either one of the labels referred to in paragraphs (*a*) and (*b*).

Marque nationale

(2) La marque nationale est apposée :

a) soit sur l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions;

b) soit sur l'étiquette informative visée au paragraphe (1);

c) soit sur une étiquette apposée sur le véhicule juste à côté de l'une ou l'autre des étiquettes visées aux alinéas *a*) et *b*).

Increase of GVWR

(3) If an intermediate manufacturer increases the GVWR above the value referred to in paragraph 12(1)(*d*), it must ensure that the new weight rating is displayed on the information label referred to in subsection (1).

Augmentation du PNBV

(3) Si le fabricant intermédiaire augmente le PNBV au-delà de la valeur visée à l'alinéa 12(1)*d*), il veille à ce que le nouveau poids nominal soit indiqué sur l'étiquette informative visée au paragraphe (1).

Final-stage Manufacturer

Fabricant à l'étape finale

Requirements

16. (1) A final-stage manufacturer must select a date of manufacture for a heavy-duty completed vehicle that may be no earlier than the date referred to in paragraph 12(1)(*b*) but no later than the day on which manufacturing operations on the vehicle are completed by the final-stage manufacturer and must

(*a*) complete the heavy-duty incomplete vehicle in such a manner that the heavy-duty completed vehicle conforms to the standards prescribed for the applicable type of vehicle referred to in subparagraphs 25(3)(*a*)(ii) to (xiv) as of the date chosen by the final-stage manufacturer;

(*b*) apply to the heavy-duty completed vehicle either the U.S. emission control information label or the compliance label referred to in section 9; and

Exigences

16. (1) Le fabricant à l'étape finale choisit une date de fabrication pour le véhicule lourd complet qui ne peut être antérieure à celle visée à l'alinéa 12(1)*b*), ni postérieure à la date à laquelle il a effectué sa dernière opération de fabrication sur le véhicule, il est en outre tenu :

a) d'achever le véhicule lourd incomplet de manière à ce que le véhicule lourd complet soit conforme aux normes applicables au type de véhicule correspondant parmi ceux visés aux sous-alinéas 25(3)*a*)(ii) à (xiv) en vigueur à la date qu'il a choisie;

b) d'apposer sur le véhicule lourd complet soit l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions, soit l'étiquette de conformité visée à l'article 9;

(*c*) apply the national emissions mark set out in Schedule 2 to the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* in accordance with section 8 of those Regulations in the case of a vehicle manufactured in Canada for sale in Canada.

c) dans le cas d'un véhicule construit au Canada et destiné à la vente au Canada, d'apposer la marque nationale figurant à l'annexe 2 du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* conformément à l'article 8 de ce règlement.

National emissions mark

(2) The national emissions mark may also be displayed on one of the labels referred to in paragraph (1)(*b*).

(2) La marque nationale peut aussi figurer sur l'une ou l'autre des étiquettes visées à l'alinéa (1)*b*).

Marque nationale

Increase of GVWR

(3) The GVWR applied by the previous manufacturer must be set out on one of the labels referred to in paragraph (1)(*b*) and if a final-stage manufacturer increases the GVWR above the value referred to in paragraph 12(1)(*d*) and subsection 15(3) or new weight ratings have been displayed on an intermediate manufacturer's information label, the final-stage manufacturer must display the new weight ratings on one of the labels referred to in paragraph (1)(*b*) for the heavy-duty completed vehicle.

(3) Le PNBV spécifié par le fabricant précédent doit figurer sur l'une des étiquettes visées à l'alinéa (1)*b*) et, dans le cas où le fabricant à l'étape finale augmente le PNBV au-delà des valeurs visées à l'alinéa 12(1)*d*) et au paragraphe 15(3), ou si de nouveaux poids nominaux sont indiqués sur l'étiquette informative du fabricant intermédiaire, le fabricant à l'étape finale indique les nouveaux poids nominaux sur l'une des étiquettes du véhicule lourd complet visées à l'alinéa (1)*b*).

Augmentation du PNBV

Addendum

17. (1) A final-stage manufacturer must make an addendum to the heavy-duty incomplete vehicle document by adding the following information:

(*a*) its name and mailing address;

(*b*) a precise description of all the changes it has made to the heavy-duty incomplete vehicle;

(*c*) if any of those changes affect the validity of a statement made by a previous manufacturer in accordance with paragraph 12(1)(*f*) or 14(2)(*c*), an indication of the amendments that must be made to those statements to reflect the changes made by the final-stage manufacturer;

(*d*) if a previous manufacturer has not included the heavy-duty incomplete vehicle in a fleet referred to in section 25 for the purpose of participation in the CO_2 emission credit system, an indication as to whether the vehicle has been included in a fleet by the final-stage manufacturer and, if applicable, the CO_2 family emission limit that must be respected for this vehicle, corresponding to the emission rate represented by the variable B in paragraph 41(1)(*b*) in the case of an incomplete vocational vehicle or in paragraph 41(1)(*c*) in the case of an incomplete tractor, expressed in grams of CO_2 per ton-mile, and identified by the words "CO_2 FAMILY EMISSION LIMIT" and "LIMITE D'ÉMISSIONS DE LA FAMILLE APPLICABLE AU CO_2"; and

(*e*) if applicable, a statement that the heavy-duty incomplete vehicle is exempted under section 24.

17. (1) Le fabricant à l'étape finale joint au document de véhicule lourd incomplet, un addenda qui contient les renseignements suivants :

a) ses nom et adresse postale;

b) une description précise de toutes les modifications qu'il a effectuées sur le véhicule lourd incomplet;

c) si l'une des modifications porte atteinte à la validité de l'une des déclarations faites par un fabricant précédent conformément aux alinéas 12(1)*f*) ou 14(2)*c*), une indication des modifications qui doivent être apportées aux mentions pour tenir compte des modifications effectuées par le fabricant à l'étape finale;

d) si le véhicule lourd incomplet n'a pas déjà été inclus dans un parc visé à l'article 25 par un fabricant précédent aux fins de sa participation au système de points relatifs aux émissions de CO_2, une indication selon laquelle le véhicule a été inclus dans tel un parc par le fabricant à l'étape finale et, s'il y a lieu, la limite d'émissions de la famille applicable au CO_2 pour ce véhicule qui doit être respectée, laquelle limite correspond au taux d'émissions représenté par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 41(1)*b*) dans le cas d'un véhicule spécialisé incomplet ou par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 41(1)*c*) dans le cas d'un tracteur routier incomplet, exprimée en grammes de CO_2 par tonne-mille et indiquée par les mentions « CO_2 FAMILY EMISSION LIMIT » et « LIMITE D'ÉMISSIONS DE LA FAMILLE APPLICABLE AU CO_2 »;

e) le cas échéant, une mention selon laquelle le véhicule lourd incomplet est exempté aux termes de l'article 24.

Addenda

Retention

(2) A final-stage manufacturer must retain and make available to the Minister, on request, the heavy-duty incomplete vehicle document referred to in subsection (1) and sections 12 and 14, for a period of at least eight years after the day on which it completes its last manufacturing operation on the vehicle.

(2) Le fabricant à l'étape finale doit conserver et mettre à la disposition du ministre, sur demande, le document de véhicule lourd incomplet visé au paragraphe (1) et aux articles 12 et 14 durant une période d'au moins huit ans après la date à laquelle il a effectué sa dernière opération de fabrication sur le véhicule.

Conservation

ALTERED VEHICLES

Requirements

18. (1) If a company alters a vocational vehicle or a tractor that was in conformity to these Regulations — other than an incomplete vocational vehicle or incomplete tractor referred to in sections 11 to 17 — in such a manner that its stated type of vehicle referred to in subparagraphs 25(3)(*a*)(ii) to (xiv) is no longer accurate, or if the company changes an engine configuration in a way that may affect emissions, or changes any of the components on the vehicle that may alter the value of a parameter used in the GEM computer simulation model, the company must

(*a*) ensure that the U.S. emission control information label referred to in paragraph 60(*d*), the compliance label, the information label or the national emissions mark, as the case may be, remains applied to the vehicle;

(*b*) in respect of the work carried out by the company to alter the vehicle, ensure that the vehicle conforms to all applicable standards;

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

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

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

(iii) the national emissions mark set out in Schedule 2 to the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* applied in accordance with section 8 of those Regulations,

(iv) the new GVWR of the altered vehicle, if it differs from the GVWR shown on the compliance label or the U.S. emission control information label, as the case may be, and

(v) the type of vehicle referred to in subparagraphs 25(3)(*a*)(ii) to (xiv), if it differs from the type shown on the compliance label or the U.S. emission control information label, as the case may be; and

(*d*) obtain and produce the evidence of conformity referred to in section 61 for the altered vehicle in a form and manner that is satisfactory to the Minister before the vehicle leaves its possession or control.

National emissions mark

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

Non-participation in credit system

(3) A company that alters a vehicle in accordance with this section must not participate in the CO_2 emission credit system.

VÉHICULE MODIFIÉ

Exigences

18. (1) Si elle modifie un véhicule spécialisé ou un tracteur routier — autre qu'un véhicule spécialisé incomplet ou un tracteur routier incomplet visé aux articles 11 à 17 — qui était conforme au présent règlement de telle sorte que le type de véhicule indiqué, parmi ceux visés aux sous-alinéas 25(3)*a*)(ii) à (xiv), n'est plus exact, ou si elle modifie une configuration de moteur d'une manière pouvant avoir une incidence sur les émissions ou qu'elle remplace l'un ou l'autre des composants du véhicule d'une manière pouvant altérer la valeur d'un des paramètres du modèle de simulation informatique GEM, l'entreprise doit :

a) veiller à ce que l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions visée à l'alinéa 60*d*), l'étiquette de conformité, l'étiquette informative et la marque nationale, selon le cas, restent apposées sur le véhicule;

b) à l'égard des modifications apportées au véhicule par l'entreprise, veiller à ce qu'il soit conforme à toutes les normes applicables;

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

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

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

(iii) la marque nationale figurant à l'annexe 2 du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* apposée conformément à l'article 8 de ce règlement,

(iv) le nouveau PNBV du véhicule modifié, s'il diffère de celui qui figure sur l'étiquette de conformité ou sur l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions, selon le cas,

(v) le type de véhicule parmi ceux visés aux sous-alinéas 25(3)*a*)(ii) à (xiv), s'il diffère de celui qui figure sur l'étiquette de conformité ou sur l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions, selon le cas;

d) avant de se départir du véhicule, obtenir et produire la justification de la conformité visée à l'article 61 pour le véhicule modifié, selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes.

Marque nationale

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

Non-participation au système de points

(3) L'entreprise qui modifie un véhicule conformément au présent article ne peut pas participer au système de points relatifs aux émissions de CO_2.

GREENHOUSE GAS EMISSION STANDARDS

GENERAL

Heavy-duty Vehicles of the 2014 Model Year

Exemption

19. Sections 23, 27, 28, 33 and 34 do not apply to heavy-duty vehicles of the 2014 model year that have a date of manufacture that is before January 1, 2014.

Heavy-duty Vehicles and Engines Covered by an EPA Certificate

Conforming to EPA certificate

20. (1) Subject to subsections (2) and (3), a heavy-duty vehicle or a heavy-duty engine of a given model year that is covered by an EPA certificate and that is sold concurrently in Canada and the United States must conform to the certification and in-use standards referred to in the EPA certificate — instead of the standards referred to in sections 21 and 22 — and the following standards, whichever apply:

(*a*) section 23 and subsection 27(1) for Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and heavy-duty incomplete vehicles, excluding those referred to in the definition "vocational vehicle" in subsection 1(1);

(*b*) subsection 33(1) for vocational vehicles and incomplete vocational vehicles;

(*c*) section 23 and subsection 34(1) for tractors and incomplete tractors; and

(*d*) subsection 35(1) and, as the case may be, section 36 or subsection 37(1) or (2) for heavy-duty engines.

Fleets — vehicles

(2) A company that manufactures or imports a vocational vehicle, an incomplete vocational vehicle, a tractor or an incomplete tractor that is sold to the first retail purchaser, that is covered by an EPA certificate and conforms to a CO_2 family emission limit that is greater than the CO_2 emission standard applicable to the model year of that vehicle must group all its vehicles into fleets in accordance with section 25 and must participate in the CO_2 emission credit system set out in sections 40 to 53.

Fleets — engines

(3) 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 25 and must participate in the CO_2 emission credit system set out in sections 40 to 53 if the following conditions are met:

(*a*) the number of engines sold in Canada by the company exceeds the number of engines sold in the United States that are covered by the same EPA certificate; and

(*b*) the engine conforms to a CO_2 family certification level that is greater than the CO_2 emission standard applicable to the model year of that engine.

NORMES D'ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Véhicules lourds de l'année de modèle 2014

Exemption

19. Les articles 23, 27, 28, 33 et 34 ne s'appliquent pas aux véhicules lourds de l'année de modèle 2014 dont la date de fabrication est antérieure au 1er janvier 2014.

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

Conformité au certificat de l'EPA

20. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), les véhicules lourds et les moteurs de véhicules lourds d'une année de modèle donnée qui sont vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période et qui sont visés par un certificat de l'EPA doivent être conformes aux normes d'homologation et d'utilisation mentionnées dans le certificat au lieu d'être conformes aux normes prévues aux articles 21 et 22, et, selon le cas, au lieu d'être conformes aux normes prévues dans les dispositions suivantes :

a) s'agissant de véhicules lourds et de véhicules lourds incomplets des classes 2B et 3, sauf ceux visés par la définition de « véhicule spécialisé » au paragraphe 1(1), l'article 23 et le paragraphe 27(1);

b) s'agissant de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets, le paragraphe 33(1);

c) s'agissant de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets, l'article 23 et le paragraphe 34(1);

d) s'agissant de moteurs de véhicules lourds, le paragraphe 35(1) et, selon le cas, l'article 36 ou les paragraphes 37(1) ou (2).

Parcs — véhicules

(2) L'entreprise qui construit ou importe un véhicule spécialisé, un véhicule spécialisé incomplet, un tracteur routier ou un tracteur routier incomplet qui, à la fois, est vendu à un premier usager, est visé par un certificat de l'EPA et respecte une limite d'émissions de la famille applicable au CO_2 supérieure à la norme d'émissions de CO_2 applicable à l'année de modèle de ce véhicule, doit regrouper tous ses véhicules dans des parcs conformément à l'article 25 et doit participer au système de points relatifs aux émissions de CO_2 prévu aux articles 40 à 53.

Parcs — moteurs

(3) L'entreprise qui construit ou importe des moteurs visés par un certificat de l'EPA doit regrouper tous ses moteurs dans des parcs conformément à l'article 25 et participer au système de points relatifs aux émissions de CO_2 prévu aux articles 40 à 53, si les conditions ci-après sont réunies :

a) le nombre de moteurs vendus au Canada par l'entreprise dépasse le nombre de moteurs vendus aux États-Unis qui sont visés par le même certificat;

b) les moteurs sont conformes au niveau de certification de la famille applicable au CO_2 supérieure à la norme d'émissions de CO_2 applicable à l'année de modèle de ces moteurs.

Subsection 153(3) of the Act

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

EPA

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

Emission Control Systems

On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations

21. (1) An emission control system that is installed in a heavy-duty vehicle or a 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 a heavy-duty engine must not be equipped with a defeat device.

Test procedures

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

Adjustable Parameters

Definition

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

Compliance with standards

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

Adjustable roof fairing

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

Air Conditioning Systems

HFC134a refrigerant

23. (1) Subject to subsections (2) and (3), in the case of a heavy-duty vehicle or a heavy-duty incomplete vehicle — other than a vocational vehicle or an incomplete vocational vehicle — that is equipped with an air conditioning system that uses HFC134a as a refrigerant, the percent leakage rate, rounded to the nearest one-hundredth of a percent, must not exceed 1.5% per year and is determined by the formula

$$\frac{\text{total leakage rate}}{\text{total refrigerant capacity}} \times 100\%$$

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

Paragraphe 153(3) de la Loi

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

EPA

Système antipollution

Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs

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

Dispositif de mise en échec

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

Méthodes d'essai

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

Paramètres réglables

Définition

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

Exigences

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

Carénage réglable de toit

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

Système de climatisation

Réfrigérant HFC134a

23. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), dans le cas d'un véhicule lourd ou d'un véhicule lourd incomplet — autre qu'un véhicule spécialisé ou un véhicule spécialisé incomplet — doté d'un système de climatisation utilisant le HFC134a comme réfrigérant, le taux de perte de réfrigérant en pourcentage, calculé conformément à la formule ci-après et arrondi au centième de pourcentage près, ne doit pas dépasser 1,5 % par année :

$$\frac{\text{taux de perte total}}{\text{capacité totale de réfrigérant}} \times 100\ \%$$

where

total leakage rate	is determined using the test procedure set out in section 166 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart B, of the CFR, expressed in grams per year; and
total refrigerant capacity	is the mass of the HFC134a refrigerant recommended by the heavy-duty vehicle manufacturer as representing a full charge, expressed in grams.

Refrigerant other than HFC134a

(2) Subject to subsection (3), in the case of a heavy-duty vehicle referred to in subsection (1) that is equipped with an air conditioning system that uses a refrigerant other than HFC134a, the adjusted percent leakage rate of that refrigerant, rounded to the nearest one-hundredth of a percent, must not exceed 1.5% per year and is determined by the formula

$$\frac{\text{percent leakage rate} \times \text{GWP}}{1430}$$

where

percent leakage rate	is the value calculated using the formula set out in subsection (1);
GWP	is the global warming potential of the refrigerant determined using the method set out in section 1866 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR; and
1430	is the global warming potential of the HFC134a refrigerant.

Total refrigerant capacity less than 734 grams

(3) For the purposes of subsections (2) and (3), if the total refrigerant capacity is less than 734 grams, the percent leakage rate referred to in subsection (1) or the adjusted percent leakage rate referred to in subsection (2), as the case may be, may exceed 1.5% per year if the total leakage rate does not exceed 11.0 grams per year.

Small Volume Companies — Tractors and Vocational Vehicles

Exemption

24. (1) A company may elect, for a given model year, to not comply with the CO_2 emission standards set out in subsection 33(1) or 34(1), as the case may be, for its tractors and vocational vehicles and, in the case of tractors and vocational vehicles covered by an EPA certificate, the company may elect to not comply with subsection 20(2), if the following conditions are met:

(*a*) the company manufactured or imported for sale in Canada in total less than 100 tractors and vocational vehicles of the 2011 model year;

où :

taux de perte total	représente la valeur obtenue conformément à la procédure d'essai prévue à l'article 166 de la sous-partie B, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR, exprimée en grammes par année;
capacité totale de réfrigérant	la masse de réfrigérant recommandée par le fabricant du véhicule lourd comme représentant une charge complète, exprimée en grammes.

Réfrigérant autre que le HFC134a

(2) Sous réserve du paragraphe (3), dans le cas du véhicule lourd visé au paragraphe (1) doté d'un système de climatisation utilisant un réfrigérant autre que le HFC134a, le taux de perte ajusté en pourcentage de cet autre réfrigérant, calculé conformément à la formule ci-après et arrondi au centième de pourcentage près, ne doit pas dépasser 1,5 % par année :

$$\frac{\text{taux de perte de refrigérant en pourcentage} \times \text{PRP}}{1430}$$

où :

taux de perte de réfrigérant en pourcentage	représente la valeur calculée selon la formule mentionnée au paragraphe (1);
PRP	le potentiel de réchauffement de la planète pour l'autre réfrigérant déterminé conformément à la méthode décrite à l'article 1866 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;
1430	le potentiel de réchauffement de la planète pour le réfrigérant HFC134a.

Capacité totale de réfrigérant inférieure à 734 grammes

(3) Pour l'application des paragraphes (2) et (3), si la capacité totale de réfrigérant est inférieure à 734 grammes, le taux de perte en pourcentage visé au paragraphe (1) ou le taux de perte ajusté en pourcentage visé au paragraphe (2), selon le cas, peut dépasser 1,5 % par année, si le taux de perte total ne dépasse pas 11,0 grammes par année.

Entreprise à faible volume — véhicules spécialisés et tracteurs routiers

Exemption

24. (1) L'entreprise peut choisir de ne pas se conformer, pour une année de modèle donnée, aux normes d'émissions de CO_2 visées aux paragraphes 33(1) ou 34(1), selon le cas, pour ses véhicules spécialisés et ses tracteurs routiers, ou de ne pas se conformer au paragraphe 20(2) pour ces véhicules qui sont visés par un certificat de l'EPA, si les conditions ci-après sont réunies :

a) l'entreprise a construit ou importé, en vue de les vendre au Canada, au total moins de 100 véhicules spécialisés et tracteurs routiers de l'année de modèle 2011;

(*b*) its average number of tractors and vocational vehicles manufactured or imported for sale in Canada for the three most recent consecutive model years preceding the model year in question is less than 100;

(*c*) in the case of vehicles not covered by an EPA certificate, the company determines the CO_2 emission rate in accordance with subsection 33(2) or 34(2), as the case may be, and sets out that rate on the label referred to in subparagraph 9(1)(*i*)(ii); and

(*d*) the company reports this election in its end of model year report in accordance with section 55.

b) le nombre moyen de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers que l'entreprise a construits ou importés, en vue de les vendre au Canada, au cours des trois années de modèle consécutives précédant l'année de modèle en cause, est inférieur à 100;

c) dans le cas de véhicules non visés par un certificat de l'EPA, l'entreprise calcule le taux d'émissions de CO_2 de ces véhicules conformément aux paragraphes 33(2) ou 34(2), selon le cas, et l'indique sur l'étiquette visée au sous-alinéa 9(1)*i*)(ii);

d) elle indique ce choix dans son rapport de fin d'année de modèle conformément à l'article 55.

No credits or deficits

(2) A company that makes the election referred to in subsection (1) must not participate in the CO_2 emission credit system set out in sections 40 to 53.

Aucun point ou déficit

(2) L'entreprise qui fait le choix visé au paragraphe (1) ne peut participer au système de points relatifs aux émissions de CO_2 prévu aux articles 40 à 53.

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 under subsection (1) and report that election in its first end of model year report if the total number of vocational vehicles and of tractors of the 2011 model year referred to in subsection (1) is equal to the total number of vocational vehicles and of tractors manufactured or imported for sale in Canada by the merged companies for the 2011 model year.

Fusion

(3) Si deux ou plusieurs entreprises fusionnent après la date d'entrée en vigueur du présent règlement, l'entreprise issue de la fusion peut se prévaloir du paragraphe (1) et en faire mention dans son premier rapport de fin d'année de modèle, si le total des véhicules spécialisés et des tracteurs routiers de l'année de modèle 2011 visé au paragraphe (1) est égal au total des véhicules spécialisés et des tracteurs routiers de cette même année de modèle que les entreprises qui ont fusionné ont construits ou importés en vue de les vendre au Canada.

Acquisition

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

(*a*) in the case where the company made an election under subsection (1) before the acquisition, recalculate its number of vocational vehicles and of tractors of the 2011 model year manufactured or imported for sale in Canada by adding to that number the number of tractors and vocational vehicles of the 2011 model year of each of the acquired companies and report it in its first end of model year report following the acquisition; or

(*b*) in the case where the company makes an election under subsection (1) after the acquisition, calculate its number of vocational vehicles and of tractors of the 2011 model year manufactured or imported for sale in Canada by adding to that number the number of tractors and vocational vehicles of the 2011 model year of each of the acquired companies.

Acquisition

(4) Si une entreprise en acquiert une ou plusieurs autres après la date d'entrée en vigueur du présent règlement, elle doit :

a) dans le cas où elle avait choisi de se prévaloir du paragraphe (1) avant l'acquisition, calculer à nouveau le total des véhicules spécialisés et des tracteurs routiers de l'année de modèle 2011 qui ont été construits ou importés en vue de leur vente au Canada en y ajoutant celui des entreprises qu'elle a acquises et faire mention du résultat de ce calcul dans son premier rapport de fin d'année de modèle suivant l'acquisition;

b) dans le cas où elle s'est prévalue du paragraphe (1) après l'acquisition, calculer le total des véhicules spécialisés et des tracteurs routiers de l'année de modèle 2011 qui ont été construits ou importés en vue de leur vente au Canada en y ajoutant celui des entreprises qu'elle a acquises.

Composition of Fleets

Composition des parcs

Definition of "fleet"

25. (1) In these Regulations, "fleet" refers to the heavy-duty vehicles and heavy-duty engines that a company manufactures in Canada or imports into Canada for the purpose of sale to the first retail purchaser and that are grouped in accordance with this section for the purpose of conforming to sections 28 to 30 or for the purpose of participation in the CO_2 emission credit system set out in sections 40 to 53.

Définition de « parc »

25. (1) Dans le présent règlement, « parc » vise les véhicules lourds et les moteurs de véhicules lourds destinés à la vente au Canada au premier usager qu'une entreprise importe ou construit au Canada et qui sont regroupés conformément au présent article pour assurer sa conformité aux articles 28 à 30 ou participer au système de points relatifs aux émissions de CO_2 prévu aux articles 40 à 53.

Exclusion

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

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

(*b*) the heavy-duty vehicles and heavy-duty engines that it imports solely for the purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing, if it makes a declaration in accordance with section 65 and it reports that election in its end of model year report.

Exclusion

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

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

b) les véhicules lourds ou les moteurs de véhicules lourds qu'elle importe et qui sont destinés à être utilisés à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales, si elle présente une justification conforme à l'article 65 du présent règlement et si elle fait mention de son choix de les exclure dans son rapport de fin d'année de modèle.

Fleet composition

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

(*a*) in the case of heavy-duty vehicles and subject to subsections (4) to (6), each fleet is composed solely of the vehicles referred to in one of the following subparagraphs:

(i) subject to section 32 and subsection 33(6), Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and heavy-duty incomplete vehicles, excluding those referred to in the definition "vocational vehicle" in subsection 1(1),

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(xiv) vocational tractors; and

(*b*) in the case of heavy-duty engines and subject to subsections (7) to (9), each fleet is composed solely of the engines referred to in one of the following subparagraphs:

(i) spark-ignition engines,

Composition d'un parc

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

a) composé chacun, dans le cas de véhicules lourds et sous réserve des paragraphes (4) à (6), uniquement des véhicules visés à l'un ou l'autre des sous-alinéas suivants :

(i) sous réserve de l'article 32 et du paragraphe 33(6), les véhicules lourds et les véhicules lourds incomplets des classes 2B et 3, sauf ceux visés par la définition de « véhicule spécialisé » au paragraphe 1(1),

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(xiv) les tracteurs routiers spécialisés;

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

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

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

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

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

b) composé chacun, dans le cas de moteurs de véhicules lourds et sous réserve des paragraphes (7) à (9), uniquement des moteurs visés à l'un ou l'autre des sous-alinéas suivants :

(i) les moteurs à allumage commandé,

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

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

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

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

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

Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles

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

(*a*) hybrid vehicles with regenerative braking;

(*b*) vehicles equipped with Rankine-cycle waste heat recovery engines;

(*c*) electric vehicles;

(*d*) fuel cell vehicles; and

(*e*) vehicles that are manufactured with innovative technologies.

Véhicules des classes 2B et 3

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

a) les véhicules hybrides dotés d'un système de freinage à récupération;

b) les véhicules dotés d'un moteur à récupération de chaleur à cycle de Rankine;

c) les véhicules électriques;

d) les véhicules à pile à combustible;

e) les véhicules dotés de technologies innovatrices.

Vocational vehicles and tractors

(5) For the purposes of subparagraphs (3)(*a*)(ii) to (xiv), all heavy-duty vehicles of a fleet must

(*a*) if applicable, be either hybrid vehicles with regenerative braking, vehicles equipped with Rankine-cycle waste heat recovery engines, electric vehicles, fuel cell vehicles or vehicles manufactured with innovative technologies;

(*b*) be grouped together into subfleets that include vehicles with identical CO_2 family emission limits if the vehicles in the fleet have more than one family emission limit; and

(*c*) have the same vehicle configuration.

Véhicules spécialisés et tracteurs routiers

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

a) le cas échéant, être des véhicules hybrides dotés d'un système de freinage à récupération, des véhicules dotés d'un moteur à récupération de chaleur à cycle de Rankine, des véhicules électriques, des véhicules à pile à combustible ou des véhicules dotés de technologies innovatrices;

b) être regroupés dans des sous-parcs de véhicules ayant des limites d'émissions de la famille applicable au CO_2 identiques si les véhicules du parc ont plus d'une limite d'émissions de la famille;

c) avoir la même configuration de véhicule.

Roof heights, cab types and GVWR

(6) 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.

Hauteurs de toit, types de cabine ou PNBV

(6) 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

Heavy-duty engines

(7) For the purposes of paragraph (3)(*b*), all heavy-duty engines of a fleet may be grouped together into subfleets that have similar engine hardware and emission characteristics throughout their useful life in accordance with section 24 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR.

Moteurs de véhicules lourds

(7) Pour l'application de l'alinéa (3)*b*), les moteurs d'un même parc peuvent être regroupés dans des sous-parcs de moteurs dotés de composants et de caractéristiques d'émissions similaires au cours de leur durée de vie utile, conformément à l'article 24 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

Hybrid engines and hybrid powertrains

(8) The engines referred to in paragraph (3)(*b*) that are hybrid engines or that are equipped with hybrid powertrains must be grouped into a fleet of hybrid engines.

Moteurs hybrides ou groupes motopropulseurs hybrides

(8) Les moteurs visés à l'alinéa (3)*b*) qui sont des moteurs hybrides ou qui sont dotés de groupes motopropulseurs hybrides sont regroupés dans un parc de moteurs hybrides.

Heavy-duty engines — vocational vehicles and tractors

(9) In the case of medium heavy-duty engines that are compression-ignition engines and heavy heavy-duty engines that are compression-ignition engines and that are designed to be used in both tractors and vocational vehicles, each engine must be grouped into the type of fleet set out in paragraph (3)(*b*) that corresponds to the vehicle in which it is installed.

Moteurs de véhicules lourds — véhicules spécialisés et tracteurs routiers

(9) 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 et les tracteurs routiers, les moteurs doivent être regroupés dans le type de parc mentionné à l'alinéa (3)*b*) qui correspond aux véhicules dans lesquels ils sont installés.

Grouping into Fleets

Regroupement en parcs

Election applicable to all vehicles and engines

26. If a company makes an election under subsection 29(4), 33(7) or 34(9) or under section 39 for a fleet of heavy-duty vehicles and heavy-duty engines that it manufactures or imports, that election applies to all the vehicles and engines of that fleet.

Choix applicable à tous les véhicules et moteurs

26. L'entreprise qui choisit de se prévaloir des paragraphes 29(4), 33(7) ou 34(9) ou de l'article 39 pour un parc de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds qu'elle construit ou importe doit appliquer ce choix à tous les véhicules lourds et moteurs de véhicules lourds de ce parc.

CLASS 2B AND CLASS 3 HEAVY-DUTY VEHICLES

VÉHICULES LOURDS DES CLASSES 2B ET 3

N_2O and CH_4 Emissions

Émissions de N_2O et de CH_4

Standards

27. (1) Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and heavy-duty incomplete vehicles of the 2014 and subsequent model years — excluding those referred to in the definition "vocational vehicle" in subsection 1(1) — must have N_2O and CH_4 emission values that do not exceed 0.05 g/mile for N_2O and 0.05 g/mile for CH_4 for the applicable useful life of the vehicle.

Normes

27. (1) La valeur des émissions de N_2O et de CH_4 des véhicules lourds et des véhicules lourds incomplets des classes 2B et 3 de l'année de modèle 2014 et des années de modèle ultérieures — sauf ceux visés par la définition de « véhicule spécialisé » au paragraphe 1(1) — ne doit pas dépasser 0,05 g/mille pour le N_2O et 0,05 g/mille pour le CH_4 au cours de la durée de vie utile applicable au véhicule en cause.

Calculation

(2) The N_2O and CH_4 emission values must be calculated in accordance with section 31 and be rounded to the nearest 0.001 g/mile.

Calcul

(2) La valeur des émissions de N_2O et de CH_4 est calculée conformément à l'article 31 et arrondie au 0,001 g/mille près.

Fleet calculation

(3) Subject to subsection (6), a company that manufactures or imports the vehicles referred to in subsection (1) that exceed any of the standards set out in that subsection must group all its vehicles of a given model year into a fleet in accordance with section 25 and must determine any N_2O and CH_4 emission deficit for that fleet, expressed in megagrams of CO_2 and rounded to the nearest megagram, using the formula

Calcul par parc

(3) Sous réserve du paragraphe (6), l'entreprise qui construit ou importe un véhicule visé au paragraphe (1) qui dépasse l'une des normes mentionnées à ce paragraphe regroupe dans un parc tous ses véhicules d'une année de modèle donnée conformément à l'article 25 et calcule, selon la formule ci-après, la valeur de tout déficit des émissions de N_2O et de CH_4 relatif à ce parc, exprimée en mégagrammes de CO_2 et arrondie au mégagramme près :

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

where

A is 0.05 g/mile for N_2O and 0.05 g/mile for CH_4;

où :

A représente 0,05 g/mille pour le N_2O et 0,05 g/mille pour le CH_4;

B is the average N_2O or CH_4 emission value for the fleet of vehicles, rounded to the nearest 0.01 g/mile, and is determined by the formula

$$\frac{\sum (W \times Y)}{Z}$$

where

W is the N_2O or CH_4 family emission limit, corresponding to the N_2O or CH_4 emission value calculated in accordance with section 31, taking into account subsection (5) for each vehicle configuration,

Y is the number of vehicles of the vehicle configuration in question in the fleet, and

Z is the number of vehicles in the fleet;

C is the number of vehicles in the fleet;

D is the useful life of the vehicle, namely, 120,000 miles; and

E is the global warming potential and is equal to the following number of credits needed to offset a N_2O and CH_4 deficit:

(*a*) an emission credit of 298 Mg of CO_2 to offset a deficit of 1 Mg of N_2O; and

(*b*) an emission credit of 25 Mg of CO_2 to offset a deficit of 1 Mg of CH_4.

Family emission limit

(4) For the purposes of subsection (3), every vehicle within the fleet must conform to the CH_4 or N_2O family emission limit, as the case may be, for the vehicle configuration and corresponding to the emission value determined for W in subsection (3).

Representative data

(5) When a company calculates the N_2O or CH_4 emission value for a vehicle configuration in accordance with subsection (3), it must use the data and values from one or more vehicle subconfigurations in the calculation of that value that represent at least 90% of its total number of vehicles for the vehicle configuration.

Offsetting deficit

(6) When a company incurs a deficit calculated under subsection (3), it must offset it by using the CO_2 emission credits obtained in accordance with sections 40 to 53 for the averaging set in which the fleet is included.

CO_2 Emissions

Average standard

28. (1) A company must group all its Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and heavy-duty incomplete vehicles of the 2014 and subsequent model years — excluding those referred to in the definition "vocational vehicle" in subsection 1(1) — into a fleet based on model year in accordance with section 25 and must ensure that the fleet average CO_2 emission value calculated in accordance with section 30 for that fleet does not exceed the applicable fleet average CO_2 emission standard calculated in accordance with section 29 for that fleet for the model year in question.

B la valeur moyenne des émissions de N_2O ou de CH_4 du parc de véhicules, calculée selon la formule ci-après et arrondie au 0,01 g/mille près :

$$\frac{\sum (W \times Y)}{Z}$$

où :

W représente la limite d'émissions de la famille applicable au N_2O ou au CH_4 correspondant à la valeur calculée pour ces émissions conformément à l'article 31, compte tenu du paragraphe (5) pour chaque configuration de véhicule,

Y le nombre de véhicules de la configuration de véhicule en cause dans le parc,

Z le nombre de véhicules dans le parc;

C le nombre de véhicules dans le parc;

D la durée de vie utile du véhicule, soit 120 000 milles;

E le potentiel de réchauffement de la planète équivalant au nombre de points nécessaires pour compenser le déficit de N_2O ou de CH_4, soit :

a) 298 mégagrammes de points de CO_2 pour compenser un déficit de 1 mégagramme de N_2O,

b) 25 mégagrammes de points de CO_2 pour compenser un déficit de 1 mégagramme de CH_4.

Limite d'émissions de la famille

(4) Pour l'application du paragraphe (3), chaque véhicule dans le parc doit être conforme à la limite d'émissions de la famille applicable au N_2O ou au CH_4, selon le cas, pour sa configuration de véhicule, laquelle limite correspond à la valeur des émissions représentée par l'élément W de la formule prévue au paragraphe (3).

Données représentatives

(5) Lorsqu'elle détermine la valeur des émissions de N_2O ou de CH_4 pour une configuration de véhicule conformément au paragraphe (3), l'entreprise est tenue d'utiliser, pour ses calculs, des valeurs et des données d'une ou plusieurs sous-configurations de véhicules représentant au moins 90 % du nombre total de ses véhicules dans la configuration de véhicule.

Compensation du déficit

(6) Si, à la suite du calcul prévu au paragraphe (3), l'entreprise subit un déficit, elle doit le compenser en utilisant les points de CO_2 obtenus en vertu des articles 40 à 53 pour le groupe de calcul de points dont le parc fait partie.

Émissions de CO_2

Norme moyenne

28. (1) L'entreprise regroupe dans un parc l'ensemble de ses véhicules lourds et de ses véhicules lourds incomplets des classes 2B et 3 de l'année de modèle 2014 et des années de modèle ultérieures — sauf ceux visés par la définition de « véhicule spécialisé » au paragraphe 1(1) — d'une année de modèle donnée, conformément à l'article 25, et veille à ce que la valeur moyenne des émissions de CO_2 de son parc, calculée conformément à l'article 30, ne dépasse pas la norme moyenne des émissions de CO_2 applicable à ce parc, calculée conformément à l'article 29, pour l'année de modèle en cause.

Offsetting deficit

(2) When a company incurs a deficit calculated under subsection (1), it must offset the deficit by using the CO_2 emission credits obtained in accordance with sections 40 to 53 for the averaging set in which the fleet is included.

Compensation du déficit

(2) Si, à la suite du calcul prévu au paragraphe (1), l'entreprise subit un déficit, elle doit le compenser en utilisant les points de CO_2 obtenus en vertu des articles 40 à 53 pour le groupe de calcul de points dont le parc fait partie.

Calculation of average standard

29. (1) Subject to subsection (6), a company must determine the fleet average CO_2 emission standard for a given model year, expressed in grams of CO_2 per mile and rounded to the nearest 0.1 gram of CO_2 per mile, for its fleet of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and heavy-duty incomplete vehicles — excluding those referred to in the definition "vocational vehicle" in subsection 1(1) — using the formula

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

where

A is the CO_2 emission target value calculated for each vehicle subconfiguration in the fleet using the applicable formula set out in subsection (2) and rounded to the nearest 0.1 gram of CO_2 per mile;

B is the number of vehicles of the vehicle subconfiguration in question in the fleet; and

C is the number of vehicles in the fleet.

Calcul de la norme moyenne

29. (1) Sous réserve du paragraphe (6), l'entreprise calcule, pour une année de modèle donnée, la norme moyenne des émissions de CO_2, exprimée en grammes de CO_2 par mille et arrondie au 0,1 gramme de CO_2 par mille le plus proche, applicable à son parc de véhicules lourds et de véhicules lourds incomplets des classes 2B et 3 — sauf ceux visés par la définition de « véhicule spécialisé » au paragraphe 1(1) — selon la formule suivante :

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

où :

A représente la valeur cible d'émissons de CO_2 pour chaque sous-configuration de véhicule du parc, calculée selon la formule applicable prévue au paragraphe (2) et arrondie au 0,1 gramme de CO_2 par mille le plus proche;

B le nombre de véhicules de la sous-configuration de véhicule en cause dans le parc;

C le nombre de véhicules dans le parc.

Vehicle subconfiguration

(2) Subject to subsection (4), the CO_2 emission target value for each vehicle subconfiguration in a fleet must be calculated using the formula set out in one of the following paragraphs, whichever applies:

(*a*) for vehicles equipped with a spark-ignition engine:

$$(0.0440 \times WF) + 339$$

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 value; and

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

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

where

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

Sous-configuration de véhicule

(2) Sous réserve du paragraphe (4), la valeur cible d'émissons de CO_2 pour chaque sous-configuration de véhicule du parc est calculée selon l'une des formules ci-après :

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

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

où :

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

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

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

où :

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

Work factor

(3) The work factor for each vehicle subconfiguration is determined by the formula

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

where

GVWR is the gross vehicle weight rating as defined in subsection 1(1);

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

Facteur de travail

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

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

où :

PNBV représente le poids nominal brut au sens du paragraphe 1(1);

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

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 gross combined weight rating as defined in subsection 1(1).

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 poids nominal brut combiné au sens du paragraphe 1(1).

Alternative target value calculation for the 2014 to 2018 model years

(4) A company may elect to use the CO_2 emission target values set out in the table of one of the following paragraphs instead of the emission target value calculated in accordance with subsection (2):

(*a*) for the 2014 to 2017 model years:

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

(4) L'entreprise peut choisir la valeur cible d'émissions de CO_2 figurant au tableau des alinéas *a*) et *b*), selon le cas, au lieu de celle calculée conformément au paragraphe (2) :

a) pour les années de modèle 2014 à 2017 :

Item	Column 1 Model Year	Column 2 Engine Cycle	Column 3 Alternate CO_2 Emission Target (grams per mile)
1.	2014	Spark-ignition engine	(0.0482 × WF) + 371
		Compression-ignition engine	(0.0478 × WF) + 368
2.	2015	Spark-ignition engine	(0.0479 × WF) + 369
		Compression-ignition engine	(0.0474 × WF) + 366
3.	2016	Spark-ignition engine	(0.0469 × WF) + 362
		Compression-ignition engine	(0.0460 × WF) + 354
4.	2017	Spark-ignition engine	(0.0460 × WF) + 354
		Compression-ignition engine	(0.0445 × WF) + 343

Article	Colonne 1 Année de modèle	Colonne 2 Cycle du moteur	Colonne 3 Valeur cible d'émissions de CO_2 de rechange (g/mille)
1.	2014	moteur à allumage commandé	(0,0482 × FT) + 371
		moteur à allumage par compression	(0,0478 × FT) + 368
2.	2015	moteur à allumage commandé	(0,0479 × FT) + 369
		moteur à allumage par compression	(0,0474 × FT) + 366
3.	2016	moteur à allumage commandé	(0,0469 × FT) + 362
		moteur à allumage par compression	(0,0460 × FT) + 354
4.	2017	moteur à allumage commandé	(0,0460 × FT) + 354
		moteur à allumage par compression	(0,0445 × FT) + 343

(*b*) for the 2014 to 2018 model years:

b) pour les années modèles 2014 à 2018 :

Item	Column 1 Model Year	Column 2 Engine Cycle	Column 3 Alternate CO_2 Emission Target (grams per mile)
1.	2014	Spark-ignition engine	(0.0482 × WF) + 371
		Compression-ignition engine	(0.0478 × WF) + 368
2.	2015	Spark-ignition engine	(0.0479 × WF) + 369
		Compression-ignition engine	(0.0474 × WF) + 366
3.	2016 to 2018	Spark-ignition engine	(0.0456 × WF) + 352
		Compression-ignition engine	(0.0440 × WF) + 339

Article	Colonne 1 Année de modèle	Colonne 2 Cycle du moteur	Colonne 3 Valeur cible d'émissions de CO_2 de rechange (g/mille)
1.	2014	moteur à allumage commandé	(0,0482 × FT) + 371
		moteur à allumage par compression	(0,0478 × FT) + 368
2.	2015	moteur à allumage commandé	(0,0479 × FT) + 369
		moteur à allumage par compression	(0,0474 × FT) + 366
3.	2016 à 2018	moteur à allumage commandé	(0,0456 × FT) + 352
		moteur à allumage par compression	(0,0440 × FT) + 339

Choice

(5) If a company elects to use the CO_2 emission target values set out in paragraph (4)(*a*) or (*b*), the applicable targets continue to apply for all the model years referred to in that paragraph, unless it elects to comply with subsection (2) for the remaining model years.

Choix

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

Grouping subconfigurations into configurations

(6) A company may group vehicle subconfigurations of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and heavy-duty incomplete vehicles — excluding those referred to in the definition "vocational vehicle" in subsection 1(1) — within a vehicle configuration for the purpose of calculating the fleet average CO_2 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

Regroupement des sous-configurations en configurations

(6) L'entreprise peut regrouper les sous-configurations de véhicules lourds et de véhicules lourds incomplets des classes 2B et 3 – sauf ceux visés par la définition de « véhicule spécialisé » au paragraphe 1(1) — dans une même configuration de véhicule aux fins du calcul de la norme moyenne d'émissions de CO_2 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

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.

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.

Calculation of average values

30. (1) A company must calculate the fleet average CO_2 emission value for a given model year, expressed in grams of CO_2 per mile and rounded to the nearest 0.1 gram of CO_2 per mile, for its fleet of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and heavy-duty incomplete vehicles — excluding those referred to in the definition "vocational vehicle" in subsection 1(1) — by using the formula

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

where

A is the CO_2 emission value for each vehicle configuration calculated in accordance with section 31 and taking into account subsection (2), rounded to the nearest 0.01 gram of CO_2 per mile;

B is the number of vehicles of the vehicle configuration in question in the fleet; and

C is the number of vehicles in the fleet.

Calcul des valeurs moyennes

30. (1) L'entreprise calcule, pour une année de modèle donnée, la valeur moyenne des émissions de CO_2, exprimée en grammes de CO_2 par mille et arrondie au 0,1 gramme de CO_2 par mille le plus proche, applicable à son parc de véhicules lourds et de véhicules lourds incomplets des classes 2B et 3 — sauf ceux visés par la définition de « véhicule spécialisé » au paragraphe 1(1) — selon la formule suivante :

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

où :

A représente la valeur des émissions de CO_2 pour chaque configuration de véhicule, calculée conformément à l'article 31 et compte tenu du paragraphe (2), arrondie au 0,01 gramme de CO_2 par mille le plus proche;

B le nombre de véhicules de la configuration de véhicule en cause dans le parc;

C le nombre de véhicules dans le parc.

Representative data

(2) When a company calculates the CO_2 emission value for a vehicle configuration in accordance with this section, the data and values from one or more vehicle subconfigurations that are used in the calculation of that value must represent at least 90% of its total number of vehicles for the vehicle configuration.

Données représentatives

(2) Lorsqu'elle détermine la valeur des émissions de CO_2 pour une configuration de véhicule conformément au présent article, l'entreprise est tenue d'utiliser, pour ses calculs, des valeurs et des données d'une ou plusieurs sous-configurations de véhicules qui représentent au moins 90 % du nombre total de ses véhicules dans la configuration de véhicule.

Test Methods and Calculations

Méthodes d'essai et calculs

General

31. (1) The N_2O, CH_4 and CO_2 emission values for Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and heavy-duty incomplete vehicles — excluding those referred to in the definition "vocational vehicle" in subsection 1(1) and the vehicles referred to in subsection (2) — must be determined in accordance with subsection (3) or (4), as the case may be, and

(*a*) using

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

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

(*b*) taking into account

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

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

Dispositions générales

31. (1) Les valeurs des émissions de N_2O, de CH_4 et de CO_2 d'un véhicule lourd et d'un véhicule lourd incomplet des classes 2B et 3 — sauf ceux visés par la définition de « véhicule spécialisé » au paragraphe 1(1) et ceux visés au paragraphe (2) — sont calculées conformément aux paragraphes (3) ou (4), selon le cas, et, à la fois :

a) d'une part, 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, les facteurs de détérioration déterminés 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) d'autre part, compte tenu de ce qui suit :

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

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

Electric vehicles and fuel cell vehicles

(2) In the case of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and heavy-duty incomplete vehicles — excluding those referred to in the definition "vocational vehicle" in subsection 1(1) — that are electric vehicles or fuel cell vehicles, the N_2O, CH_4 and CO_2 emission values are considered to be 0 grams per mile.

Multi-fuel

(3) In the case of Class 2B or Class 3 heavy-duty vehicles and heavy-duty incomplete vehicles — excluding those referred to in the definition "vocational vehicle" in subsection 1(1) — that are designed to operate on two or more different fuel types, either separately or simultaneously, the N_2O, CH_4 and CO_2 emission values for a given vehicle or vehicle configuration, as the case may be, must be determined using

(*a*) in the case of N_2O and CH_4 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 the vehicle configuration in question, weighted 0.55 and 0.45 respectively, tested on gasoline or diesel fuel, and

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

(*b*) in the case of CO_2 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 the vehicle configuration in question,

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 the vehicle configuration in question, 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 the vehicle configuration in question, 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 heavy-duty incomplete vehicles — excluding those referred to in the definition "vocational vehicle" in subsection 1(1) — the N_2O, CH_4 and CO_2 emission values must be determined as follows:

(*a*) in the case of N_2O and CH_4 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

Véhicule électrique et véhicule à pile à combustible

(2) La valeur des émissions de N_2O, de CH_4 et de CO_2 d'un véhicule lourd et d'un véhicule lourd incomplet des classes 2B et 3 — sauf ceux visés par la définition de « véhicule spécialisé » au paragraphe 1(1) — qui est un véhicule électrique ou un véhicule à pile à combustible est réputée être zéro g/mille.

Carburants multiples

(3) Dans le cas d'un véhicule lourd et d'un véhicule lourd incomplet des classes 2B et 3 — sauf ceux visés par la définition de « véhicule spécialisé » au paragraphe 1(1) — conçu pour fonctionner avec deux types de carburants différents ou plus, soit séparément ou simultanément, la valeur des émissions de N_2O, de CH_4 et de CO_2 pour un véhicule donné ou une configuration de véhicule donnée, selon le cas, est déterminée :

a) en ce qui a trait aux émissions de N_2O et de CH_4, 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 0,45 respectivement, lorsque mis à l'essai avec de l'essence ou du diesel,

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

b) en ce qui a trait aux émissions de CO_2, 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 0,45 respectivement, lorsque 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 0,45 respectivement, lorsque mis à l'essai avec de l'essence ou du diesel.

Autres cas

(4) Dans les cas de tout autre véhicule lourd et véhicule lourd incomplet des classes 2B et 3 — sauf ceux visés par la définition de « véhicule spécialisé » au paragraphe 1(1) —, la valeur des émissions de N_2O, de CH_4 et de CO_2 est calculée :

a) en ce qui a trait aux émissions de N_2O et de CH_4, selon la moyenne arithmétique des valeurs d'émissions des essais en ville et des essais sur route, pondérée à 0,55 et 0,45 respectivement;

(*b*) in the case of CO_2 emissions,

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

(ii) by calculating the CO_2 emission rate in accordance with section 104(g) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart B, of the CFR.

b) en ce qui a trait aux émissions de CO_2 :

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

(ii) soit selon le taux d'émissions de CO_2 calculé conformément à l'article 104(g) de la sous-partie B, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

Alternative Standards

Norme de rechange

Spark-ignition engines

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

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

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

(*c*) instead of conforming to sections 35 and 36, the engines that are not installed in the vehicles must conform to

(i) the N_2O and CH_4 emission standards and the calculations of the emission values referred to in section 27, and

(ii) the CO_2 emission target value and test result determined in accordance with section 150(m)(6) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart B, of the CFR;

(*d*) the company must not obtain CO_2 emission credits in accordance with the CO_2 emission credit system set out in sections 40 to 53 for the engines that are not installed in vehicles; and

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

Moteurs à allumage commandé

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

a) le parc comprend des véhicules dotés de moteurs de la même année de modèle, ayant le même design et les mêmes composants;

b) les moteurs non installés dans des véhicules ne représentent pas plus de 10 % du nombre total de moteurs — installés ou non dans des véhicules — dans le parc qui sont de la même année de modèle et qui ont le même design et les mêmes composants;

c) au lieu d'être conformes aux articles 35 et 36, les moteurs non installés sont conformes aux normes suivantes :

(i) aux normes d'émissions de N_2O et de CH_4 et aux calculs des valeurs des émissions visées à l'article 27,

(ii) à la valeur cible d'émissions de CO_2 et au résultat des essais déterminés conformément à l'article 150(m)(6) de la sous-partie B, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR;

d) l'entreprise n'obtient pas de points en vertu du système de points relatifs aux émissions de CO_2 prévu aux articles 40 à 53 pour les moteurs non installés;

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

VOCATIONAL VEHICLES

VÉHICULES SPÉCIALISÉS

CO_2 emission standards

33. (1) Subject to subsections (3) and (5) to (7), every vocational vehicle and incomplete vocational vehicle of the 2014 and subsequent model years must have a CO_2 emission rate that does not exceed the applicable CO_2 emission standard set out in the following table for the model year in question for its applicable useful life:

Norme d'émissions de CO_2

33. (1) Sous réserve des paragraphes (3) et (5) à (7), le taux d'émissions de CO_2 des véhicules spécialisés et des véhicules spécialisés incomplets de l'année de modèle 2014 et des années de modèle ultérieures ne doit pas dépasser la norme prévue dans le tableau ci-après au cours de leur durée de vie utile pour l'année de modèle en cause :

Item	Column 1 Class of Vocational Vehicle	Column 2 CO_2 Emission Standard (grams of CO_2 per ton-mile) for the 2014 to 2016 Model Years	Column 3 CO_2 Emission Standard (grams of CO_2 per ton-mile) for the 2017 and Subsequent Model Years
1.	Classes 2B, 3, 4 and 5	388	373
2.	Classes 6 and 7	234	225
3.	Class 8	226	222

Article	Colonne 1 Classe de véhicule spécialisé	Colonne 2 Norme d'émissions de CO_2 (grammes de CO_2 par tonne-mille) pour les années de modèle 2014 à 2016	Colonne 3 Norme d'émissions de CO_2 (grammes de CO_2 par tonne-mille) pour les années de modèle 2017 et ultérieures
1.	Classes 2B, 3, 4 et 5	388	373
2.	Classes 6 et 7	234	225
3.	Classe 8	226	222

Modelling CO_2 emissions to demonstrate compliance

(2) Conformity to subsection (1) must be demonstrated using the GEM computer simulation model with the following parameters:

(*a*) the "regulatory subcategory" referred to in the GEM computer simulation model corresponds to a type of vocational vehicle referred to in subparagraphs 25(3)(*a*)(ii) to (iv) and (xiv), whichever applies to the vocational vehicle being modelled and, in the case of a Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicle and a heavy-duty incomplete vehicle referred to in the definition "vocational vehicle" in subsection 1(1), to the "Light Heavy-Duty – Vocational Truck (Class 2B – 5)" regulatory subcategory; and

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

Simulation des émissions de CO_2 pour établir la conformité

(2) La conformité au paragraphe (1) est établie au moyen du modèle de simulation informatique GEM avec les paramètres suivants :

a) dans le modèle de simulation informatique GEM, la sous-catégorie réglementaire (« regulatory subcategory ») correspond au type de véhicule spécialisé parmi ceux visés aux sous-alinéas 25(3)*a*)(ii) à (iv) et (xiv) auquel correspond le véhicule spécialisé en cause et, dans le cas d'un véhicule lourd et d'un véhicule lourd incomplet des classes 2B et 3 visé par la définition de « véhicule spécialisé » au paragraphe 1(1), celui-ci correspond à la sous-catégorie réglementaire « Light Heavy-Duty – Vocational Truck (Class 2B – 5) »;

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

Exemption for certain vocational vehicles

(3) The vocational vehicles and incomplete vocational vehicles referred to in subsection (1) do not include those that are designed for off-road use and either

(*a*) have tires with a maximum speed rating at or below 88 km/h (55 miles per hour); or

(*b*) are designed to work in an off-road environment or to operate at low speeds that are unsuitable for normal highway operation and meet one of the following criteria:

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

(ii) attain a speed of less than 53 km/h (33 miles per hour) over 3.2 km (2 miles), or

(iii) attain a speed of less 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 percent of its GVWR, and have no capacity to carry occupants other than the driver and operating crew.

Exemption pour certains véhicules spécialisés

(3) Les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets visés au paragraphe (1) ne comprennent pas ceux conçus pour être utilisés hors route et qui :

a) soit possèdent des pneus d'une cote de vitesse d'au plus 88 km/h (55 milles à l'heure);

b) soit sont conçus pour fonctionner à des vitesses basses qui ne sont pas appropriées pour une utilisation normale sur route et qui répondent à l'un des critères suivants :

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

(ii) ils atteignent une vitesse d'au plus 53 km/h (33 milles à l'heure) en 3,2 km (2 milles),

(iii) ils atteignent une vitesse d'au plus 72 km/h (45 milles à l'heure) en 3,2 km (2 milles), ont un poids du véhicule non chargé qui est d'au moins 95 % de son PNBV et ne peuvent transporter des occupants autres que le conducteur et le personnel de conduite.

Non-eligible vehicles

(4) The vehicles referred to in subsection (3) are not eligible for participation in the CO_2 emission credit system set out in sections 40 to 53.

Véhicules non admissibles

(4) Les véhicules visés au paragraphe (3) ne sont pas admissibles au système de points relatifs aux émissions de CO_2 prévu aux articles 40 à 53.

Option to conform to a higher vehicle service class

(5) For any given vehicle referred to in subsection (1), a company may elect to conform to the emission standards and useful life applicable to a higher vehicle service class, in which case the vehicle is not eligible for participation in the CO_2 emission credit system set out in sections 40 to 53.

Choix de se conformer à une classe de service plus élevée

(5) Pour un véhicule donné visé au paragraphe (1), l'entreprise peut choisir de se conformer aux normes d'émissions et à la durée de vie utile applicables à une classe de service d'un véhicule plus élevée auquel cas, le véhicule n'est pas admissible au système de points relatifs aux émissions de CO_2 prévu aux articles 40 à 53.

Alternative standards

(6) In the case of a vocational vehicle or a cab-complete vocational vehicle equipped with a spark-ignition engine, a company may elect to comply with the standards referred to in sections 28 to 30 applicable to Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles instead of complying with subsection (1) and sections 35 and 36 if the following conditions are met:

(*a*) all vehicles are grouped into the fleet referred to in subparagraph 25(3)(*a*)(i);

(*b*) the company participates in the CO_2 emission credit system set out in sections 40 to 53; and

Normes de rechange

(6) L'entreprise peut choisir de se conformer aux normes applicables aux véhicules lourds des classes 2B et 3 mentionnées aux articles 28 à 30 pour ses véhicules spécialisés ou ses véhicules spécialisés à cabine complète dotés d'un moteur à allumage commandé, au lieu de se conformer au paragraphe (1) et aux articles 35 et 36, si les conditions ci-après sont réunies :

a) tous les véhicules sont regroupés dans le parc visé au sous-alinéa 25(3)*a*)(i);

b) l'entreprise participe au système de points relatifs aux émissions de CO_2 prévu aux articles 40 à 53;

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

Calculation using fleets and subfleets

(7) A company may elect to comply with subsection (1) by grouping all its vocational vehicles and incomplete vocational vehicles of a given model year into fleets and subfleets, as the case may be, in accordance with section 25 and participating in the CO_2 emission credit system set out in sections 40 to 53.

Family emission limit

(8) For the purposes of subsection (7), every vocational vehicle and incomplete vocational vehicle within a fleet or subfleet, as the case may be, must conform to the CO_2 family emission limit provided by the company for the fleet or subfleet of the vehicle, as the case may be, and corresponding to the value determined for B in paragraph 41(1)(*b*) in respect of the emission rate.

TRACTORS

CO_2 emission standards

34. (1) Subject to subsections (8) and (9), every tractor and incomplete tractor of the 2014 and subsequent model years must have a CO_2 emission rate that does not exceed the applicable CO_2 emission standard set out in the following table for the model year in question for the applicable useful life of the tractor:

Item	Column 1 Class of Tractor	Column 2 Characteristics	Column 3 CO_2 Emission Standard (grams of CO_2 per ton-mile) for the 2014 to 2016 Model Years	Column 4 CO_2 Emission Standard (grams of CO_2 per ton-mile) for the 2017 and Subsequent Model Years
1.	Class 7	Low-roof (all cab styles)	107	104
2.		Mid-roof (all cab styles)	119	115
3.		High-roof (all cab styles)	124	120
4.	Class 8	Low-roof day cab	81	80
5.		Low-roof sleeper cab	68	66
6.		Mid-roof day cab	88	86
7.		Mid-roof sleeper cab	76	73
8.		High-roof day cab	92	89
9.		High-roof sleeper cab	75	72

Modelling CO_2 emissions to demonstrate compliance

(2) Conformity to subsection (1) must be demonstrated using the GEM computer simulation model with the following parameters:

(*a*) the "regulatory subcategory" referred to in the GEM computer simulation model corresponds to a type of tractor referred to in subparagraphs 25(3)(*a*)(v) to (xiii), whichever applies to the tractor being modelled;

(*c*) elle fait mention de ce choix dans son rapport de fin d'année de modèle.

Calcul par parc et sous-parc

(7) L'entreprise peut choisir de se conformer au paragraphe (1) en regroupant l'ensemble de ses véhicules spécialisés et de ses véhicules spécialisés incomplets d'une année de modèle donnée dans des parcs et des sous-parcs, selon le cas, conformément à l'article 25 et participer au système de points relatifs aux émissions de CO_2 prévu aux articles 40 à 53.

Limite d'émissions de la famille

(8) Pour l'application du paragraphe (7), chaque véhicule spécialisé ou véhicule spécialisé incomplet dans un parc ou un sous-parc doit être conforme à la limite d'émissions de la famille applicable au CO_2 établie par l'entreprise pour le parc ou le sous-parc du véhicule, selon le cas, laquelle limite correspond au taux d'émissions représenté par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 41(1)(*b*).

TRACTEURS ROUTIERS

Norme d'émissions de CO_2

34. (1) Sous réserve des paragraphes (8) et (9), le taux d'émissions de CO_2 des tracteurs routiers et des tracteurs routiers incomplets de l'année de modèle 2014 et des années de modèle ultérieures ne doit pas dépasser la norme d'émissions de CO_2 figurant dans le tableau ci-après au cours de leur durée de vie utile pour l'année de modèle en cause :

Article	Colonne 1 Classe de tracteur routier	Colonne 2 Caractéristiques	Colonne 3 Norme d'émissions de CO_2 (grammes de CO_2 par tonne-mille) pour les années de modèle 2014 à 2016	Colonne 4 Norme d'émissions de CO_2 (grammes de CO_2 par tonne-mille) pour les années de modèle 2017 et ultérieures
1.	Classe 7	Toit bas (tous les styles de cabines)	107	104
2.		Toit moyen (tous les styles de cabines)	119	115
3.		Toit élevé (tous les styles de cabines)	124	120
4.	Classe 8	Cabine de jour à toit bas	81	80
5.		Cabine couchette à toit bas	68	66
6.		Cabine de jour à toit moyen	88	86
7.		Cabine couchette à toit moyen	76	73
8.		Cabine de jour à toit élevé	92	89
9.		Cabine couchette à toit élevé	75	72

Simulation des émissions de CO_2 pour établir la conformité

(2) La conformité au paragraphe (1) est établie au moyen du modèle de simulation informatique GEM avec les paramètres suivants :

a) dans le modèle de simulation informatique GEM, la sous-catégorie réglementaire (« regulatory sub category ») correspond au type de tracteur routier parmi ceux visés aux sous-alinéas 25(3)*a*)(v) à (xiii), auquel correspond le tracteur routier en cause;

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

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

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

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

(i) in the case of tires and wheels, the weight reduction value corresponds to the sum of the applicable weight reduction value set out in column 3 and the number of the tractor's wheels:

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

(ii) in the case of the following components, the weight reduction value corresponds to the sum of the applicable weight reduction values set out in the following table:

Item	Column 1 Component	Column 2 Aluminum Weight Reduction Value (pounds)	Column 3 High-strength Steel (steel with tensile strength of 350 MPa or more) Weight Reduction Value (pounds)
1.	Door	20	6
2.	Roof	60	18
3.	Cab rear wall	49	16
4.	Cab floor	56	18
5.	Hood support structure	15	3
6.	Fairing support structure system	35	6

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

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

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

e) la valeur de réduction du poids, calculée en additionnant les valeurs applicables figurant dans les tableaux des sous-alinéas suivants :

(i) la valeur de réduction de poids des pneus et des jantes correspond à la somme du produit de la valeur de réduction de poids indiquée à la colonne 3 applicable et du nombre de roues du tracteur routier en cause :

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

(ii) la valeur de réduction de poids des composants ci-après correspond à la somme des valeurs indiquées dans le tableau ci-après qui leurs sont applicables :

Article	Colonne 1 Composant	Colonne 2 Valeur de réduction du poids pour l'aluminium (livres)	Colonne 3 Valeur de réduction du poids pour l'acier à haute résistance (acier avec une résistance à la traction de 350 MPa ou plus) (livres)
1.	Porte	20	6
2.	Toit	60	18
3.	Mur arrière de cabine	49	16
4.	Plancher de cabine	56	18
5.	Système de structure de soutien du capot	15	3
6.	Système de structure de soutien de carénage	35	6

Item	Column 1 Component	Column 2 Aluminum Weight Reduction Value (pounds)	Column 3 High-strength Steel (steel with tensile strength of 350 MPa or more) Weight Reduction Value (pounds)
7.	Instrument panel support structure	5	1
8.	Brake drums – drive (4 units)	140	11
9.	Brake drums – non-drive (2 units)	60	8
10.	Frame rails	440	87
11.	Crossmember – cab	15	5
12.	Crossmember – suspension	25	6
13.	Crossmember – non-suspension (3 units)	15	5
14.	Fifth wheel	100	25
15.	Radiator support	20	6
16.	Fuel tank support structure	40	12
17.	Steps	35	6
18.	Bumper	33	10
19.	Shackles	10	3
20.	Front axle	60	15
21.	Suspension brackets and hangers	100	30
22.	Transmission case	50	12
23.	Clutch housing	40	10
24.	Drive axle hubs (8 units)	160	4
25.	Non-drive front hubs (2 units)	40	5
26.	Driveshaft	20	5
27.	Transmission and clutch shift levers	20	4

Article	Colonne 1 Composant	Colonne 2 Valeur de réduction du poids pour l'aluminium (livres)	Colonne 3 Valeur de réduction du poids pour l'acier à haute résistance (acier avec une résistance à la traction de 350 MPa ou plus) (livres)
7.	Structure de soutien du tableau de bord	5	1
8.	Tambours de frein – roues motrices (4 unités)	140	11
9.	Tambours de frein – roues non motrices (2 unités)	60	8
10.	Longerons de cadre de châssis	440	87
11.	Traverse de cadre de châssis – cabine	15	5
12.	Traverse de cadre de châssis – suspension	25	6
13.	Traverses de cadre de châssis – non liées à la suspension (3 unités)	15	5
14.	Sellette d'attelage	100	25
15.	Support à radiateur	20	6
16.	Structure de soutien du réservoir à carburant	40	12
17.	Emmarchement d'accès	35	6
18.	Pare-chocs	33	10
19.	Jumelles de ressort	10	3
20.	Essieu avant	60	15
21.	Supports et étriers de suspension	100	30
22.	Carter de boîte de vitesses	50	12
23.	Carter d'embrayage	40	10
24.	Moyeux d'essieu des roues motrices (8 unités)	160	4
25.	Moyeux d'essieu des roues non motrices (2 unités)	40	5
26.	Arbre de transmission	20	5
27.	Leviers de commande de l'embrayage et de la transmission	20	4

(*f*) in the case of a Class 8 sleeper cab, if the tractor is equipped with idle reduction technology that conforms to section 660 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart G, of the CFR, and that automatically shuts off the main engine after 300 seconds or less, the corresponding value is 5 grams of CO_2 per ton-mile.

f) dans le cas d'une cabine couchette de classe 8, si le tracteur routier est doté d'une technologie de réduction du temps de marche au ralenti conforme à l'article 660 de la sous-partie G, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR et qui éteint automatiquement le moteur principal après 300 secondes ou moins, la valeur correspondante, soit 5 grammes de CO_2 par tonne-mille.

Weight reduction technologies

(3) For greater certainty, CO_2 emission credits for weight reduction technologies that are not referred to in paragraph (2)(*e*) may be obtained under section 47.

Technologies de réduction du poids

(3) Il est entendu que les points relatifs aux émissions de CO_2 pour les technologies de réduction du poids qui ne sont pas prévues à l'alinéa (2)*e*) peuvent être obtenus en vertu de l'article 47.

Calculation of coefficient of aerodynamic drag

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

(*a*) measuring the drag area (C_DA) in accordance with the coastdown testing referred to in subpart F of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, of the CFR, rounded to two decimal

Calcul du coefficient de traînée

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

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

places and taking into account the following criteria:

(i) high-roof tractors must be tested with the standard trailer referred to in section 501(g) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR, and low-roof and mid-roof tractors must be tested without a trailer, unless they are tested with a trailer that is manufactured with innovative technologies, and

(ii) except in the case of steer tires, the tractors or standard trailers referred to in section 501(g) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR must be equipped with tires that are mounted on steel rims in a dual configuration that

(A) are SmartWay-verified or have a tire rolling resistance level of less than 5.1 kg/ton,

(B) have accumulated at least 3 500 km (2,175 miles) of prior use but have no less than 50 percent of their original tread depth,

(C) are not retreaded tires or have any apparent signs of chunking or uneven wear, and

(D) are of size 295/75R22.5 or 275/80R22.5; and

(*b*) determining the tractor's coefficient of aerodynamic drag (C_D) set out in column 3 and the bin level set out in column 4 of the following table by identifying in column 2 the tractor's drag area (C_DA) calculated in paragraph (*a*):

partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, arrondie à deux décimales près, en tenant compte de ce qui suit :

(i) les tracteurs routiers à toit élevé doivent être mis à l'essai avec la remorque de référence visée à l'article 501(g) de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR et les tracteurs routiers à toit bas et à toit moyen doivent être mis à l'essai sans remorque, à moins que la remorque ne soit dotée de technologies innovatrices,

(ii) à l'exception des pneus pour les roues directrices, les tracteurs routiers et les remorques de référence visées à l'article 501(g) de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR doivent être munis de pneus qui sont montés sur des jantes en acier dans une configuration jumelée et qui, à la fois :

(A) sont vérifiés dans le cadre du programme SmartWay ou ont un niveau de résistance au roulement du pneu inférieur à 5,1 kg/tonne,

(B) ont préalablement accumulé au moins 3 500 km (2 175 milles) d'usure, mais dont la profondeur de la bande de roulement n'a pas diminué de plus de 50 % de son épaisseur originale,

(C) ne sont pas des pneus rechapés ou ne présentent pas de signes visibles d'arrachement ou d'usure inégale,

(D) sont de dimensions 295/75R22.5 ou 275/80R22.5;

b) à l'aide du tableau ci-après, par identification, dans la colonne 2, de la surface de traînée (C_DA) du tracteur routier calculée à l'alinéa *a*) permettant de déterminer le coefficient de traînée (C_D) du tracteur routier à la colonne 3 et le niveau de la série correspondante à la colonne 4 :

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Cab Type	Drag Area (C_DA, in m^2)	Coefficient of Aerodynamic Drag (C_D)	Corresponding Bin Level
1.	High-roof day cabs	≥8.0	0.79	Bin I
2.		≥7.1 and <8.0	0.72	Bin II
3.		≥6.2 and <7.1	0.63	Bin III
4.		≥5.6 and <6.2	0.56	Bin IV
5.		<5.6	0.51	Bin V
6.	High-roof sleeper cabs	≥7.6	0.75	Bin I
7.		≥6.7 and <7.6	0.68	Bin II
8.		≥5.8 and <6.7	0.60	Bin III
9.		≥5.2 and <5.8	0.52	Bin IV
10.		<5.2	0.47	Bin V
11.	Low-roof day and sleeper cabs	≥5.1	0.77	Bin I
12.		<5.1	0.71	Bin II
13.	Mid-roof day and sleeper cabs	≥5.6	0.87	Bin I
14.		<5.6	0.82	Bin II

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Type de cabine	Surface de traînée (C_DA, en m^2)	Coefficient de traînée (C_D)	Niveau de la série correspondante
1.	Cabine de jour à toit élevé	≥8,0	0,79	série I
2.		≥7,1 et <8,0	0,72	série II
3.		≥6,2 et <7,1	0,63	série III
4.		≥5,6 et <6,2	0,56	série IV
5.		<5,6	0,51	série V
6.	Cabine couchette à toit élevé	≥7,6	0,75	série I
7.		≥6,7 et <7,6	0,68	série II
8.		≥5,8 et <6,7	0,60	série III
9.		≥5,2 et <5,8	0,52	série IV
10.		<5,2	0,47	série V
11.	Cabine de jour et cabine couchette à toit bas	≥5,1	0,77	série I
12.		<5,1	0,71	série II
13.	Cabine de jour et cabine couchette à toit moyen	≥5,6	0,87	série I
14.		<5,6	0,82	série II

Alternative drag area

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

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

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

Autre surface de traînée

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

a) si le tracteur routier à toit élevé équivalent fait partie de la série I ou II, les tracteurs routiers à toit bas et à toit moyen doivent être de la série I;

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

Alternative method for measuring the drag area

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

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

(*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 representative of that tractor's drag area.

Méthode de remplacement de mesure de la surface de traînée

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

a) dans le cas d'un tracteur routier visé par un certificat de l'EPA si ce choix a été approuvé par l'EPA pour ce tracteur routier aux termes de l'article 521(c) de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR et que l'entreprise en fournit la preuve au ministre;

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

Vocational tractors — limitation

(7) A company that manufactures or imports vocational tractors for sale in Canada to the first retail purchaser may elect to conform to the emission standards applicable to vocational vehicles instead of tractors for a maximum of 2 100 Class 7 or Class 8 vocational tractors that it manufactures or imports in any period of three consecutive model years.

Limite — tracteurs routiers spécialisés

(7) L'entreprise qui construit ou importe des tracteurs routiers spécialisés pour la vente au premier usager au Canada peut choisir d'appliquer les normes visant les véhicules spécialisés à un maximum de 2 100 tracteurs routiers spécialisés des classes 7 et 8 qu'elle construit ou importe au cours de trois années de modèle consécutives, au lieu des normes applicables aux tracteurs routiers.

Option to conform to a higher vehicle service class

(8) For any given vehicle referred to in subsection (1), a company may elect to conform to the emission standards and useful life applicable to a higher vehicle service class if the vehicle is not eligible for participation in the CO_2 emission credit system set out in sections 40 to 53.

Choix de se conformer à une classe de service plus élevée

(8) Pour un véhicule donné visé au paragraphe (1), l'entreprise peut choisir de se conformer aux normes d'émissions et à la durée de vie applicables d'une classe de service d'un véhicule plus élevée auquel cas, le véhicule n'est pas admissible au système de points relatifs aux émissions de CO_2 prévu aux articles 40 à 53.

Calculation using fleets and subfleets

(9) A company may elect to comply with subsection (1) by grouping all its tractors and incomplete tractors of a given model year into fleets and subfleets, as the case may be, in accordance with section 25 and participating in the CO_2 emission credit system set out in sections 40 to 53.

Calcul par parc et sous-parc

(9) L'entreprise peut choisir de se conformer au paragraphe (1) en regroupant l'ensemble de ses tracteurs routiers et de ses tracteurs routiers incomplets d'une année de modèle donnée dans des parcs et des sous-parcs, selon le cas, conformément à l'article 25 et participer au système de points relatifs aux émissions de CO_2 prévu aux articles 40 à 53.

Family emission limit

(10) For the purposes of subsection (9), every tractor and incomplete tractor within a fleet or subfleet, as the case may be, must conform to the CO_2 family emission limit determined by the company for the fleet or subfleet of the vehicle, as the case may be, and that corresponds to the emission rate determined for B in paragraph 41(1)(*c*).

Limite d'émissions de la famille

(10) Pour l'application du paragraphe (9), chaque tracteur routier ou tracteur routier incomplet dans un parc ou un sous-parc doit être conforme à la limite d'émissions de la famille applicable au CO_2 déterminée par l'entreprise pour le parc ou le sous-parc du véhicule, selon le cas, laquelle limite correspond au taux d'émissions représenté par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 41(1)*c*).

HEAVY-DUTY ENGINES

N_2O and CH_4 Emissions

Standards

35. (1) Every heavy-duty engine that is a compression-ignition engine of the 2014 and subsequent model years and heavy-duty engine that is a spark-ignition engine of the 2016 and subsequent model years must have N_2O and CH_4 emission values that do not exceed an emission standard of 0.10 g/BHP-hr for N_2O and 0.10 g/BHP-hr for CH_4 for the applicable useful life of the engine.

Values

(2) The N_2O and CH_4 emission values for the engines referred to in subsection (1) must be measured in accordance with the transient duty cycle, taking into account sections 108(d) to (f) and 150(g) of subpart B, sections 235(b) and 241(c) and (d) of subpart C and subparts E and F of part 1036, Title 40, chapter I, subchapter U, of the CFR.

Fleet calculation

(3) Subject to subsection (5), a company that manufactures or imports engines referred to in subsection (1) that exceed the standards set out in that subsection must group all its engines of a given model year into a fleet in accordance with section 25 and must calculate any N_2O and CH_4 emission deficits for that fleet by adding the results for all its subfleets, if applicable, expressed in megagrams of CO_2 and rounded to the nearest megagram of CO_2, determined for each subfleet by the formula

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

where

A is 0.10 g/BHP-hr for N_2O and 0.10 g/BHP-hr for CH_4;

B is the N_2O or CH_4 family emission limit, as the case may be, and corresponds to the N_2O or CH_4 deteriorated emission level value of the engine configuration with the highest criteria air contaminant emission levels in the fleet or subfleet, as the case may be, as determined in accordance with subsection (2) and rounded to the nearest 0.01 g/BHP-hr;

C is the number of engines in the fleet or subfleet, as the case may be;

D is a transient cycle conversion factor calculated by dividing the engine energy obtained during the transient duty cycle testing, expressed in BHP-hr, by 6.3 miles for spark-ignition engines and 6.5 miles for compression-ignition engines;

E is the useful life of the engine, as follows:

(*a*) 110,000 miles for a spark-ignition engine; and

(*b*) the following number of miles for a compression-ignition engine:

(i) 110,000 miles for a light heavy-duty engine,

(ii) 185,000 miles for a medium heavy-duty engine, and

MOTEURS DE VÉHICULES LOURDS

Émissions de N_2O et de CH_4

Normes

35. (1) La valeur des émissions de N_2O et de CH_4 des moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression de l'année de modèle 2014 et des années de modèle ultérieures et des moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage commandé de l'année de modèle 2016 et des années de modèle ultérieures ne doit pas dépasser les normes d'émissions de 0,10 gramme par BHP-heure pour le N_2O et de 0,10 gramme par BHP-heure pour le CH_4 pour la durée de vie utile du moteur.

Valeur

(2) La valeur des émissions de N_2O et de CH_4 des moteurs visée au paragraphe (1) est mesurée selon le cycle de service transitoire, compte tenu des articles 108(d) à (f) et 150(g) de la sous-partie B, des articles 235(b), 241(c) et (d) de la sous-partie C et des sous-parties E et F de la partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

Calcul par parc

(3) Sous réserve du paragraphe (5), l'entreprise qui fabrique ou importe un moteur visé au paragraphe (1) qui dépasse les normes mentionnées à ce paragraphe regroupe dans un parc l'ensemble de ses moteurs d'une année de modèle donnée conformément à l'article 25 et calcule, selon la formule ci-après, la valeur de tout déficit des émissions de N_2O et de CH_4 relatif à ce parc, exprimée en mégagrammes de CO_2 et arrondie au mégagramme de CO_2 le plus proche, obtenue par addition des résultats de tous ses sous-parcs, s'il y a lieu :

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

où :

A représente 0,10 gramme par BHP-heure pour le N_2O et 0,10 gramme par BHP-heure pour le CH_4;

B la limite d'émissions de la famille applicable au N_2O ou au CH_4 correspondant à la valeur des niveaux d'émissions détériorés de N_2O ou de CH_4 de la configuration de moteur présentant les niveaux d'émissions des principaux contaminants atmosphériques les plus élevés dans le parc ou le sous-parc, selon le cas, mesurée conformément au paragraphe (2) et arrondie au 0,01 gramme par BHP-heure le plus proche;

C le nombre de moteurs dans le parc ou le sous-parc, selon le cas;

D le facteur de conversion du cycle de service transitoire, calculé en divisant l'énergie du moteur obtenue au cours de l'essai au cycle de service transitoire et exprimée en BHP-heure, par 6,3 milles pour les moteurs à allumage commandé et par 6,5 milles pour les moteurs à allumage par compression;

E la durée de vie utile du moteur, soit :

a) dans le cas d'un moteur à allumage commandé, 110 000 milles;

b) dans le cas d'un moteur à allumage par compression :

(iii) 435,000 miles for a heavy heavy-duty engine; and

F is the global warming potential and is equal to the following number of credits needed to offset a N_2O and CH_4 deficit:

(*a*) an emission credit of 298 Mg of CO_2 to offset a deficit of 1 Mg of N_2O; and

(*b*) an emission credit of 25 Mg of CO_2 to offset a deficit of 1 Mg of CH_4.

Family emission limit

(4) For the purposes of subsection (3), every heavy-duty engine within a fleet or subfleet, as the case may be, must conform to the N_2O or CH_4 family emission limit determined by the company for the engine configuration with the highest criteria air contaminant emission levels in that fleet or subfleet, as the case may be, that corresponds to the deteriorated emission level value determined for B in subsection (3).

Offsetting fleet emission deficit

(5) When a company incurs a deficit calculated under subsection (3), it must offset it by using the CO_2 emission credits obtained in accordance with sections 40 to 53 for the averaging set in which the fleet is included.

CO_2 emission credits for low N_2O emissions

(6) If a company's heavy-duty engines from a fleet or subfleet of the 2014, 2015 or 2016 model year conform to an N_2O family emission limit that is less than 0.04 g/BHP-hr, the company may generate CO_2 emission credits, expressed in megagrams of CO_2 and rounded to the nearest megagram of CO_2, using the following formula for each fleet or subfleet, as the case may be:

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

where

A is 0.04 g/BHP-hr for N_2O;

B is the N_2O family emission limit and corresponds to the N_2O deteriorated emission level value of the engine configuration with the highest criteria air contaminant emission levels in the fleet or subfleet, as the case may be, determined in accordance with subsection (2) and rounded to the nearest 0.01 g/BHP-hr;

C is the number of engines in the fleet or subfleet, as the case may be;

D is a transient cycle conversion factor calculated by dividing the engine energy obtained during the transient duty cycle testing, expressed in BHP-hr, by 6.3 miles for spark-ignition engines and 6.5 miles for compression-ignition engines;

E is the useful life of the engine, as follows:

(*a*) 110,000 miles for a spark-ignition engine; and

(i) 110 000 milles pour un petit moteur de véhicule lourd,

(ii) 185 000 milles pour un moteur moyen de véhicule lourd,

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

F le potentiel de réchauffement de la planète équivalant au nombre de points nécessaires pour compenser le déficit de N_2O ou de CH_4, soit :

a) 298 mégagrammes de points de CO_2 pour compenser un déficit de 1 mégagramme de N_2O;

b) 25 mégagrammes de points de CO_2 pour compenser un déficit de 1 mégagramme de CH_4.

Limite d'émissions de la famille

(4) Pour l'application du paragraphe (3), chaque moteur de véhicule lourd dans le parc ou le sous-parc, selon le cas, doit être conforme à la limite d'émissions de la famille applicable au N_2O ou au CH_4 déterminée par l'entreprise de la configuration de moteur présentant les niveaux d'émissions des principaux contaminants atmosphériques les plus élevés pour le parc ou le sous-parc du moteur, selon le cas, laquelle limite correspond à la valeur des niveaux d'émissions détériorés représentée par l'élément B de la formule prévue au paragraphe (3).

Compensation du déficit

(5) Si, à la suite du calcul prévu au paragraphe (3), l'entreprise subit un déficit, elle doit le compenser en utilisant les points de CO_2 obtenus en vertu des articles 40 à 53 pour le groupe de calcul de points dont le parc fait partie.

Points de CO_2 pour les faibles émissions de N_2O

(6) L'entreprise dont les moteurs de véhicules lourds d'un parc ou d'un sous-parc de l'année de modèle 2014, 2015 ou 2016 sont conformes à une limite d'émissions de la famille applicable au N_2O inférieure à 0,04 gramme par BHP-heure, peut obtenir des points de CO_2 calculés au moyen de la formule ci-après pour chaque parc et sous-parc, selon le cas, exprimés en mégagrammes de CO_2 et arrondis au mégagramme de CO_2 le plus proche :

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

où :

A représente 0,04 gramme par BHP-heure pour le N_2O;

B la limite d'émissions de la famille applicable au N_2O correspondant à la valeur des niveaux d'émissions détériorés de N_2O de la configuration de moteur présentant les niveaux d'émissions des principaux contaminants atmosphériques les plus élevés dans le parc ou le sous-parc, selon le cas, mesurée conformément au paragraphe (2) et arrondie au 0,01 gramme par BHP-heure le plus proche;

C le nombre total de moteurs de véhicules lourds dans le parc ou le sous-parc, selon le cas;

D le facteur de conversion du cycle de service transitoire, calculé en divisant l'énergie du moteur obtenue au cours de l'essai au cycle de service transitoire et exprimée en BHP-heure, par

(*b*) the following number of miles for a compression-ignition engine:

(i) 110,000 miles for a light heavy-duty engine,

(ii) 185,000 miles for a medium heavy-duty engine, and

(iii) 435,000 miles for a heavy heavy-duty engine; and

F is the global warming potential and is equal to 298 Mg of CO_2.

6,3 milles pour les moteurs à allumage commandé et par 6,5 milles pour les moteurs à allumage par compression;

E la durée de vie utile du moteur, soit :

a) dans le cas d'un moteur à allumage commandé, 110 000 milles;

b) dans le cas d'un moteur à allumage par compression :

(i) 110 000 milles pour un petit moteur de véhicule lourd,

(ii) 185 000 milles pour un moteur moyen de véhicule lourd,

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

F le potentiel de réchauffement de la planète équivalant à 298 mégagrammes de CO_2.

CO_2 Emissions

Émissions de CO_2

Standards

36. Subject to sections 37 and 39, every heavy-duty engine must have a CO_2 emission value that does not exceed the following emission standard for the applicable useful life of the engine:

(*a*) for a spark-ignition engine of the 2016 and subsequent model years, a CO_2 emission standard of 627 g/BHP-hr; and

(*b*) for any other engine of the 2014 and subsequent model years, the applicable CO_2 emission standard set out in the following table:

Normes

36. Sous réserve des articles 37 et 39, la valeur des émissions de CO_2 des moteurs de véhicules lourds ne doit pas dépasser la norme ci-après au cours de leur durée de vie utile :

a) dans le cas d'un moteur à allumage commandé à compter de l'année de modèle 2016, une norme d'émissions de CO_2 de 627 grammes par BHP-heure;

b) dans le cas de tout autre moteur, la norme d'émissions de CO_2 applicable à compter de l'année de modèle 2014, figurant dans le tableau suivant :

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

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

Alternative emission standards — model years 2014 to 2016

37. (1) Heavy-duty engines that are compression-ignition engines of the 2014 to 2016 model years may conform to the CO_2 emission standards referred to in section 620 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart G, of the CFR, instead of the standards set out in paragraph 36(*b*) if the averaging set of those engines does not have any remaining credits under section 48 for the model years in question.

Normes de rechange — années de modèle 2014 à 2016

37. (1) Les moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression des années de modèle 2014 à 2016 peuvent être conformes aux normes relatives aux émissions de CO_2 mentionnées à l'article 620 de la sous-partie G, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR au lieu de celles prévues à l'alinéa 36*b*), s'il n'y a pas de points accumulés pour les années de modèle en question dans le groupe de calcul de points dont les moteurs font partie en vertu de l'article 48.

Alternative emission standards — model years 2013 to 2016

(2) Heavy-duty engines that are compression-ignition engines of the 2013 to 2016 model years may conform to the CO_2 emission standards referred to in section 150(e) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart B, of the CFR, instead of the standards set out in paragraph 36(*b*) or in subsection (1).

Normes 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 aux normes d'émissions de CO_2 mentionnées 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 celles prévues à l'alinéa 36*b*) ou celles visées au paragraphe (1).

No early action credits

(3) The engines referred to in subsection (2) are not eligible for early action credits in accordance with section 53.

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 53.

Election to comply with subsection (2)

(4) A company that elects to conform to the alternative CO_2 emission standards referred to in subsection (2) must continue to comply with that subsection for the other model years referred to in that subsection.

Choix de se conformer au paragraphe (2)

(4) L'entreprise qui choisit de se conformer aux normes de rechange d'émissions de CO_2 visées au paragraphe (2) continue d'être assujettie à ce paragraphe pour les années de modèle restantes qui y sont indiquées.

Values

38. The CO_2 emission values, rounded to the nearest 0.1 g/BHP-hr, for the following heavy-duty engines must be measured in accordance with the following duty cycles, taking into account sections 108(d) to (f) and 150(g) of subpart B, sections 235(b) and 241(c) and (d) of subpart C and subparts E and F of part 1036, Title 40, chapter I, subchapter U, of the CFR:

(*a*) for medium heavy-duty engines and heavy heavy-duty engines that are compression-ignition engines designed to be used in tractors or incomplete tractors, the steady state duty cycle;

(*b*) for medium heavy-duty engines and heavy heavy-duty engines that are compression-ignition engines designed to be used in both vocational vehicles or incomplete vocational vehicles and tractors or incomplete tractors, the steady state duty cycle and transient duty cycle; and

(*c*) for engines other than those referred to in paragraphs (*a*) and (*b*), the transient duty cycle.

Valeur

38. La valeur des émissions de CO_2 des moteurs de véhicules lourds ci-après, arrondie au 0,1 gramme par BHP-heure le plus proche, est mesurée selon le cycle de service applicable indiqué, compte tenu des articles 108(d) à (f) et 150(g) de la sous-partie B, des articles 235(b), 241(c) et (d) de la sous-partie C et des sous-parties E et F de la partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR :

a) dans le cas des moteurs moyens de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression et des gros moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression conçus pour être utilisés dans des tracteurs routiers ou des tracteurs routiers incomplets, le cycle de service permanent;

b) dans le cas des moteurs moyens de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression et des gros moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression conçus pour être utilisés à la fois dans les véhicules spécialisés ou les véhicules spécialisés incomplets et les tracteurs routiers ou les tracteurs routiers incomplets, les cycles de services permanent et transitoire;

c) dans le cas des moteurs de véhicules lourds autres que ceux visés aux alinéas *a*) et *b*), le cycle de service transitoire.

Fleet calculation

39. (1) A company may elect to comply with section 36 or with subsection 37(1) or (2) by grouping all its heavy-duty engines of a given model year into fleets in accordance with section 25 and participating in the CO_2 emission credit system set out in sections 40 to 53.

Calcul par parc

39. (1) L'entreprise peut choisir de se conformer à l'article 36 ou aux paragraphes 37(1) ou (2) en regroupant l'ensemble de ses moteurs de véhicules lourds d'une année de modèle donnée dans des parcs conformément à l'article 25 et participer au système de points relatifs aux émissions de CO_2 prévu aux articles 40 à 53.

CO_2 family certification level

(2) For the purposes of subsection (1), every heavy-duty engine within a fleet or subfleet, as the case may be, must conform to the CO_2 family certification level for the engine configuration with the highest criteria air contaminant emission levels from that engine fleet or subfleet that corresponds to the deteriorated emission level value determined for B in paragraph 41(1)(*d*).

Niveau de certification de la famille applicable au CO_2

(2) Pour l'application du paragraphe (1), chaque moteur de véhicule lourd dans un parc ou un sous-parc doit être conforme au niveau de certification de la famille applicable au CO_2 pour la configuration de moteur présentant les niveaux d'émissions des principaux contaminants atmosphériques les plus élevés pour le parc ou le sous-parc du moteur, lequel niveau correspond à la valeur des niveaux d'émissions détériorés représentée par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 41(1)*d*).

CO_2 Emission Credit System

Calculation of Credits and Deficits

Credits

40. (1) For the purposes of subparagraph 162(1)(*b*)(i) of the Act, a company obtains CO_2 emission credits if the CO_2 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 CO_2 emission standard applicable to that fleet or subfleet, as the case may be, and model year, and the company reports the credits in its end of model year report in accordance with section 55.

Deficits

(2) A company incurs deficits if the CO_2 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 CO_2 emission standard applicable to that fleet or subfleet, as the case may be, and model year, and the company reports the deficits in its end of model year report in accordance with section 55.

Calculation

41. (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 heavy-duty incomplete vehicles, excluding those referred to in the definition "vocational vehicle" in subsection 1(1):

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

where

ECD is the number of credits, if the result is positive, or the number of deficits, if the result is negative, expressed in megagrams of CO_2 and rounded to the nearest megagram of CO_2,

A is the fleet average CO_2 emission standard calculated in accordance with section 29, expressed in grams of CO_2 per mile,

B is the fleet average CO_2 emission value calculated in accordance with section 30, expressed in grams of CO_2 per mile,

C is the number of vehicles in the fleet, and

D is the useful life of the vehicle, namely, 120,000 miles;

(*b*) for vocational vehicles and incomplete vocational vehicles and subject to subsection 44(2) and clause 47(1)(*b*)(ii)(A):

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

where

ECD is the number of credits, if the result is positive, or the number of deficits, if the result is negative, expressed in megagrams of CO_2 and rounded to the nearest megagram of CO_2,

Système de points relatifs aux émissions de CO_2

Calcul des points et de la valeur du déficit

Points

40. (1) Pour l'application du sous-alinéa 162(1)*b*)(i) de la Loi, l'entreprise obtient des points relatifs aux émissions de CO_2 si les émissions de CO_2 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 CO_2 applicable à ce parc ou à ce sous-parc pour cette année de modèle et si elle inclut ces points dans son rapport de fin d'année de modèle conformément à l'article 55.

Déficit

(2) L'entreprise subit un déficit à l'égard d'un parc si les émissions de CO_2 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 CO_2 applicable à ce parc ou à ce sous-parc pour cette année de modèle; le cas échéant elle indique la valeur de son déficit dans son rapport de fin d'année de modèle conformément à l'article 55.

Calcul

41. (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 lourds incomplets des classes 2B et 3, sauf ceux visés par la définition de « véhicule spécialisé » au paragraphe 1(1) :

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

où :

PDE représente le nombre de points si le résultat est positif, ou la valeur du déficit, si le résultat est négatif, exprimé en mégagrammes de CO_2 et arrondi au mégagramme de CO_2 le plus proche,

A la norme moyenne des émissions de CO_2 pour le parc, calculée conformément à l'article 29 et exprimée en grammes de CO_2 par mille,

B la valeur moyenne des émissions de CO_2 pour le parc, calculée conformément à l'article 30 et exprimée en grammes de CO_2 par mille,

C le nombre de véhicules dans le parc,

D la durée de vie utile du véhicule, soit 120 000 milles;

b) dans le cas de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets et sous réserve du paragraphe 44(2) et de la division 47(1)*b*)(ii)(A) :

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

où :

PDE représente le nombre de points, si le résultat est positif, ou la valeur du déficit, si le

A is the CO_2 emission standard that applies to the subfleet of vehicles under subsection 33(1), expressed in grams of CO_2 per ton-mile,

B is the CO_2 family emission limit and corresponds to the CO_2 emission rate for the subfleet of vehicles, expressed in grams of CO_2 per ton-mile, determined in accordance with subsection 33(2),

C is the payload for each class of vehicles, as follows:

(i) 2.85 tons for Class 2B, Class 3, Class 4 and Class 5,

(ii) 5.6 tons for Class 6 and Class 7, and

(iii) 7.5 tons for Class 8,

D is the number of vehicles in the subfleet, and

E is the useful life of the class of vehicle, as follows:

(i) 110,000 miles for Class 2B, Class 3, Class 4 and Class 5,

(ii) 185,000 miles for Class 6 and Class 7, and

(iii) 435,000 miles for Class 8;

(*c*) for tractors and incomplete tractors and subject to subsection 44(2) and clause 47(1)(*b*)(ii)(B):

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

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 CO_2 and rounded to the nearest megagram of CO_2,

A is the CO_2 emission standard that applies to the subfleet of tractors and incomplete tractors under subsection 34(1), expressed in grams of CO_2 per ton-mile,

B is the CO_2 family emission limit and corresponds to the CO_2 emission rate for the subfleet of tractors and incomplete tractors, expressed in grams of CO_2 per ton-mile, determined in accordance with subsection 34(2),

C is the payload for each class of tractors and incomplete tractors, as follows:

(i) 12.5 tons for Class 7, and

(ii) 19 tons for Class 8,

D is the number of tractors and incomplete tractors in the subfleet, and

E is the useful life of the class of tractor or incomplete tractor, as the case may be, as follows:

(i) 185,000 miles for Class 7, and

(ii) 435,000 miles for Class 8; and

(*d*) for heavy-duty engines and subject to subparagraph 47(1)(*c*)(iii):

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

résultat est négatif, exprimé en mégagrammes de CO_2 et arrondi au mégagramme de CO_2 le plus proche,

A la norme d'émissions de CO_2 applicable au sous-parc de véhicules prévue au paragraphe 33(1), exprimée en grammes de CO_2 par tonne-mille,

B la limite d'émissions de la famille applicable au CO_2 correspondant au taux d'émissions de CO_2 pour le sous-parc de véhicules, déterminée conformément au paragraphe 33(2), exprimée en grammes de CO_2 par tonne-mille,

C la charge utile selon la classe de véhicules, soit :

(i) 2,85 tonnes pour les classes 2B, 3, 4 et 5,

(ii) 5,6 tonnes pour les classes 6 et 7,

(iii) 7,5 tonnes pour la classe 8,

D le nombre de véhicules dans le sous-parc,

E la durée de vie utile selon la classe de véhicules, soit :

(i) 110 000 milles pour les classes 2B, 3, 4 et 5,

(ii) 185 000 milles pour les classes 6 et 7,

(iii) 435 000 milles pour la classe 8;

c) dans le cas de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets et sous réserve du paragraphe 44(2) et de la division 47(1)*b*)(ii)(B) :

$$\text{PDE} = \frac{[(\text{A} - \text{B}) \times \text{C} \times \text{D} \times \text{E}]}{1\,000\,000}$$

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 CO_2 et arrondi au mégagramme de CO_2 le plus proche,

A la norme d'émissions de CO_2 applicable au sous-parc de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets prévue au paragraphe 34(1), exprimée en grammes de CO_2 par tonne-mille,

B la limite d'émissions de la famille applicable au CO_2 correspondant au taux d'émissions de CO_2 pour le sous-parc de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets, déterminée conformément au paragraphe 34(2) et exprimée en grammes de CO_2 par tonne-mille,

C la charge utile ci-après selon la classe de tracteurs routiers et tracteurs routiers incomplets, soit :

(i) 12,5 tonnes pour la classe 7,

(ii) 19 tonnes pour la classe 8,

D le nombre de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets dans le sous-parc,

E la durée de vie utile selon la classe de tracteurs routiers ou de tracteurs routiers incomplets, soit :

(i) 185 000 milles pour la classe 7,

(ii) 435 000 milles pour la classe 8;

d) dans le cas d'un moteur de véhicule lourd et sous réserve du sous-alinéa 47(1)*c*)(iii) :

$$\text{PDE} = \frac{[(\text{A} - \text{B}) \times \text{C} \times \text{D} \times \text{E}]}{1\,000\,000}$$

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 CO_2 and rounded to the nearest megagram of CO_2,

A is the CO_2 emission standard that applies to the fleet or subfleet of engines, as the case may be, under section 36 or subsection 37(1) or (2), as the case may be, expressed in grams per BHP-hr,

B is the CO_2 family certification level and corresponds to the CO_2 deteriorated emission level value of the engine configuration with the highest criteria air contaminant emission levels in the fleet or subfleet, as the case may be, calculated in accordance with section 38 and subject to subsection (3), expressed in grams of CO_2 per BHP-hr and rounded to the nearest 0.01 g/BHP-hr,

C is a transient cycle conversion factor calculated by dividing the engine energy obtained during the transient duty cycle testing, expressed in BHP-hr, by 6.3 miles for spark-ignition engines and 6.5 miles for compression-ignition engines,

D is the number of engines in the fleet or subfleet, as the case may be, and

E is the useful life of the engine, as follows:

(i) 110,000 miles for spark-ignition engines, and

(ii) for the following compression-ignition engines:

(A) 110,000 miles for light heavy-duty engines,

(B) 185,000 miles for medium heavy-duty engines, and

(C) 435,000 miles for heavy heavy-duty engines.

Fleets of vocational vehicles and tractors

(2) The credits or deficits for each fleet of vocational vehicles, incomplete vocational vehicles, tractors and incomplete tractors are determined by adding the credits and deficits for all subfleets of that fleet.

Duty cycle

(3) In the case of medium heavy-duty engines and heavy heavy-duty engines 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 38(*b*) that corresponds to the vehicle in which the engine is installed for the purpose of calculating the value determined for B in paragraph (1)(*d*).

Additional Credits

Limitation

42. A company must not obtain additional credits in accordance with sections 44 to 47 more than once for a vehicle or an engine with regard to the same type of greenhouse gas emission reduction technology.

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 CO_2 et arrondi au mégagramme de CO_2 le plus proche,

A la norme d'émissions de CO_2 applicable prévue à l'article 36 ou aux paragraphes 37(1) ou (2), selon le cas, pour le parc ou le sous-parc de moteurs de véhicules lourds, exprimée en grammes par BHP-heure,

B le niveau de certification de la famille applicable au CO_2 correspondant à la valeur du niveau d'émissions détérioré de CO_2 de la configuration de moteur présentant les niveaux d'émissions des principaux contaminants atmosphériques les plus élevés dans le parc ou le sous-parc, selon le cas, calculée conformément à l'article 38 et sous réserve du paragraphe (3), exprimé en grammes de CO_2 par BHP-heure et arrondi au 0,01 gramme de CO_2 par BHP-heure le plus proche,

C le facteur de conversion du cycle transitoire, calculé en division de l'énergie du moteur obtenue au cours de l'essai du cycle de service transitoire et exprimée en BHP-heure, par 6,3 milles pour les moteurs à allumage commandé et par 6,5 milles pour les moteurs à allumage par compression,

D le nombre de moteurs dans le parc ou le sous-parc,

E la durée de vie utile du moteur, soit :

(i) dans le cas d'un moteur à allumage commandé, 110 000 milles,

(ii) dans le cas d'un moteur à allumage par compression :

(A) 110 000 milles pour un petit moteur de véhicule lourd,

(B) 185 000 milles pour un moteur moyen de véhicule lourd,

(C) 435 000 milles pour un gros moteur de véhicule lourd.

Parc de véhicules spécialisés ou de tracteurs routiers

(2) Dans le cas de véhicules spécialisés, de véhicules spécialisés incomplets, de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets, le nombre de points ou la valeur des déficits de chaque parc sont déterminés par addition des points obtenus et des déficits encourus pour tous ses sous-parcs.

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 38*b*) correspondant au véhicule dans lequel le moteur est installé aux fins du calcul de l'élément B de la formule prévue à l'alinéa (1)*d*).

Points supplémentaires

Limite

42. L'entreprise ne peut obtenir de points supplémentaires conformément aux articles 44 à 47 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.

Credit multiplier — Class 2B and Class 3 vehicles

43. A company that obtains credits under paragraph 41(1)(*a*) for Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and heavy-duty incomplete vehicles that are electric vehicles, fuel cell vehicles, hybrid vehicles or are equipped with a Rankine-cycle waste heat recovery engine, may multiply the number of credits obtained for those vehicles by 1.5 if the company does not use the early action credit multiplier referred to in subsection 53(4) for the same vehicles.

Multiplicateur de points — véhicules des classes 2B et 3

43. L'entreprise qui obtient des points en application de l'alinéa 41(1)*a*) pour ses véhicules lourds et ses véhicules lourds incomplets 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 à récupération de chaleur à cycle de Rankine peut multiplier ces points par 1,5 si elle n'utilise pas le multiplicateur de points d'action précoce visé au paragraphe 53(4) pour les mêmes véhicules.

Equivalent conventional vehicle and footprint

44. (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 a Rankine-cycle waste heat recovery engine 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.

Véhicule ordinaire équivalent et empreinte

44. (1) Aux fins du calcul visé au paragraphe (2) :

a) un véhicule spécialisé, un véhicule spécialisé incomplet, un tracteur routier ou un tracteur routier incomplet est considéré un « véhicule ordinaire équivalent » à un véhicule électrique, un véhicule à pile à combustible, un véhicule hybride ou un véhicule doté d'un moteur à récupération de chaleur à cycle de Rankine 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 le plus proche, 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 le plus proche, et de la distance longitudinale entre les lignes de centre des roues avant et arrière, mesurée en pouces et arrondie au dixième de pouce le plus proche, divisé par 144.

Calculation — vocational vehicles and tractors

(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 a Rankine-cycle waste heat recovery engine, a company may obtain additional credits by replacing the value determined for (A – B) in the equation set out in paragraph 41(1)(*b*) or (*c*), as the case may be, with the following benefit to emission credits, expressed in grams of CO_2 per ton-mile and determined by the equation

(A – B) = improvement factor x modelling result B

where

improvement factor is the value determined by the formula

$$\frac{\text{[emission rate A – emission rate B]}}{\text{emission rate A}}$$

where

emission rate A is the emission test result, expressed in grams of CO_2 per 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,

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 à récupération de chaleur à cycle de Rankine, l'entreprise peut obtenir des points supplémentaires en remplaçant la valeur des éléments de la formule (A – B) prévue aux alinéas 41(1)*b*) ou *c*), selon le cas, par un bénéfice de points relatifs aux émissions calculé selon la formule ci-après et exprimé en grammes de CO_2 par tonne-mille :

(A – B) = facteur d'amélioration × résultat de simulation B

où :

facteur d'amélioration représente le facteur d'amélioration calculé selon la formule suivante :

$$\frac{\text{[taux d'émissions A – taux d'émissions B]}}{\text{taux d'émissions A}}$$

où :

taux d'émissions A représente le résultat des essais d'émissions obtenu par le véhicule ordinaire équivalent, lorsque mis à l'essai conformément au cycle d'essai prévu à l'article 510 de la sous-partie F, partie 1037,

chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR; and

emission rate B is the emission test result, expressed in grams of CO_2 per ton-mile, obtained by the vehicle in question, as follows:

(*a*) for an electric vehicle, the result corresponds to 0 grams of CO_2 per ton-mile, and

(*b*) for any other vehicle, subject to subsection (3), the result obtained using the duty cycle test set out in section 510 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR, taking into account sections 501 and 525 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR; and

modelling result B is the CO_2 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 a Rankine-cycle waste heat recovery engine, when modelled in accordance with subsection 33(2) or subsection 34(2), as the case may be.

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 — vocational vehicles and tractors

(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 53(4) for the same vehicles.

Definitions

45. (1) The following definitions apply in this section:

"post-transmission hybrid system" « *système hybride post-transmission* »

"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.

"pre-transmission hybrid system" « *système hybride pré-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.

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 CO_2 par tonne-mille;

taux d'émissions B le résultat des essais d'émissions obtenu par le véhicule en cause et exprimé en grammes de CO_2 par tonne-mille, soit :

a) dans le cas d'un véhicule électrique, zéro gramme de CO_2 par tonne-mille,

b) dans les autres cas et sous réserve du paragraphe (3), le résultat obtenu par le véhicule lorsque mis à l'essai conformément au cycle d'essai prévu à l'article 510 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, compte tenu des articles 501 et 525 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR;

résultat de simulation B le taux d'émissions de CO_2 obtenu par simulation, conformément aux paragraphes 33(2) ou 34(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 à récupération de chaleur à cycle de Rankine.

Taux d'émissions B

(3) Dans le cas d'un véhicule à pile à combustible, l'entreprise peut, aux fins du 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 53(4) pour les mêmes véhicules.

Définitions

45. (1) Les définitions qui suivent s'applique au présent article :

« système hybride post-transmission » "*post-transmission hybrid system*"

« 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.

« système hybride pré-transmission » "*pre-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.

Calculation — post-transmission and pre-transmission hybrid systems

(2) In the case of vocational vehicles, incomplete vocational vehicles, tractors and incomplete tractors that are equipped with post-transmission hybrid systems or pre-transmission hybrid systems, a company may obtain additional credits, expressed in megagrams of CO_2, using the following formula:

$$\frac{A \times B \times C \times D}{1\,000\,000}$$

where

A is the grams of CO_2 per ton-mile benefit from A to B testing determined in accordance with,

(*a*) in the case of a post-transmission hybrid system, section 550 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR, and taking into account section 525 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart F, of the CFR, and

(*b*) in the case of a pre-transmission hybrid system, part 1065 of Title 40, chapter I, subchapter U, of the CFR, or section 550 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR, and taking into account section 525 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart F, of the CFR;

B is the payload for the class of vocational vehicles, incomplete vocational vehicles, tractors or incomplete tractors, as the case may be, as follows:

(*a*) 2.85 tons for Class 2B, Class 3, Class 4 and Class 5 vocational vehicles and incomplete vocational vehicles,

(*b*) 5.6 tons for Class 6 and Class 7 vocational vehicles and incomplete vocational vehicles,

(*c*) 7.5 tons for Class 8 vocational vehicles and incomplete vocational vehicles,

(*d*) 12.5 tons for Class 7 tractors and incomplete tractors, and

(*e*) 19 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 class of vehicle, as follows:

(*a*) 110,000 miles for Class 2B, Class 3, Class 4 and Class 5,

(*b*) 185,000 miles for Class 6 and Class 7, and

(*c*) 435,000 miles for Class 8.

Credit multiplier

(3) The additional credits calculated in subsection (2) may be multiplied by 1.5 if the company does not use the early action credit multiplier referred to in subsection 53(4) for the same vehicles.

Calcul — systèmes hybrides post-transmission et pré-transmission

(2) Dans le cas de véhicules spécialisés, de véhicules spécialisés incomplets, de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets dotés d'un système hybride post-transmission ou d'un système hybride pré-transmission, l'entreprise peut obtenir des points supplémentaires, exprimés en mégagrammes de CO_2, 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 CO_2 par tonne-mille, déterminé :

a) dans le cas d'un système hybride post-transmission, conformément à l'article 550 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR et compte tenu de l'article 525 de la sous-partie F, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR,

b) dans le cas de systèmes hybrides pré-transmission, conformément à la partie 1065, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR ou de l'article 550 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, 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 :

a) 2,85 tonnes pour les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets des classes 2B, 3, 4 et 5,

b) 5,6 tonnes pour les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets des classes 6 et 7,

c) 7,5 tonnes pour les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets de classe 8,

d) 12,5 tonnes pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 7,

e) 19 tonnes pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 8;

C le nombre de véhicules dans le parc ou le sous-parc, selon le cas;

D la durée de vie utile selon la classe de véhicules, soit :

a) 110 000 milles pour les classes 2B, 3, 4 et 5,

b) 185 000 milles pour les classes 6 et 7,

c) 435 000 milles pour la classe 8.

Multiplicateur de points

(3) Les points supplémentaires calculés conformément au paragraphe (2) peuvent être multipliés par 1,5 si l'entreprise n'utilise pas le multiplicateur des points d'action précoce visé au paragraphe 53(4) pour les mêmes véhicules.

Calculation — Rankine-cycle engines

46. (1) In the case of heavy-duty engines equipped with a Rankine-cycle exhaust energy recovery system, a company may obtain additional credits, expressed in megagrams of CO_2, 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 CO_2 per BHP-hr, determined in accordance with subpart F of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, of the CFR or using an alternative procedure if,

(*a*) in the case of an engine that is covered by an EPA certificate, the alternative procedure has been approved by the EPA for that technology and the company provides the Minister with evidence of the EPA approval, or

(*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 a transient cycle conversion factor calculated by dividing the engine energy obtained during the transient duty cycle testing, expressed in BHP-hr, by 6.3 miles for spark-ignition engines and 6.5 miles for compression-ignition engines;

C is the number of engines in the fleet or subfleet, as the case may be; and

D is the useful life of the engine, as follows:

(*a*) 110,000 miles for spark-ignition engines, and

(*b*) for the following compression-ignition engines:

(i) 110,000 miles for light heavy-duty engines,

(ii) 185,000 miles for medium heavy-duty engines, and

(iii) 435,000 miles for heavy heavy-duty engines.

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 53(4) for the same engines.

Innovative technologies

47. (1) A company may obtain additional credits 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, excluding those referred to in the definition "vocational vehicle" in subsection 1(1), using the following formula:

$$\frac{A \times B \times C}{1\,000\,000}$$

Calcul — moteurs à cycle de Rankine

46. (1) Dans le cas de moteurs de véhicules lourds dotés d'un système d'échappement à récupération de chaleur à cycle de Rankine, l'entreprise peut obtenir des points supplémentaires, exprimés en mégagrammes de CO_2, 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 CO_2 par BHP-heure, calculé conformément à la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR 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 en divisant l'énergie du moteur obtenue au cours du cycle de service transitoire, exprimée en BHP-heure, par 6,3 milles pour les moteurs à allumage commandé ou par 6,5 milles pour les moteurs à allumage par compression;

C le nombre de moteurs dans le parc ou le sous-parc, selon le cas;

D la durée de vie utile du moteur, soit :

a) dans le cas d'un moteur à allumage commandé, 110 000 milles,

b) dans le cas d'un moteur à allumage par compression, soit :

(i) 110 000 milles pour un petit moteur de véhicule lourd,

(ii) 185 000 milles pour un moteur moyen de véhicule lourd,

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

Multiplicateur de points

(2) Les points supplémentaires calculés conformément au paragraphe (1) peuvent être multipliés par 1,5 si l'entreprise n'utilise pas le multiplicateur des points d'action précoce visé au paragraphe 53(4) pour les mêmes moteurs.

Technologies innovatrices

47. (1) L'entreprise peut obtenir des points supplémentaires 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 des classes 2B et 3, sauf ceux visés par la définition de « véhicule spécialisé » au paragraphe 1(1), selon la formule suivante :

$$\frac{A \times B \times C}{1\,000\,000}$$

where

A is the five-cycle credit value determined in accordance with section 1866(d)(2)(i) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, and expressed in grams of CO_2 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 vehicle, namely, 120,000 miles;

(*b*) in the case of vocational vehicles, incomplete vocational vehicles, tractors and incomplete tractors, either

(i) by using the following formula:

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

where

(A – B) is the difference between the in-use emission rate of the vehicle manufactured with the innovative technology and the in-use emission rate of the vehicle manufactured without 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 CO_2 per ton-mile,

C is the number of vehicles manufactured with the innovative technology in question in the subfleet,

D is the payload for the class of vehicles, as follows:

(A) 2.85 tons for Class 2B, Class 3, Class 4 and Class 5 vocational vehicles and incomplete vocational vehicles,

(B) 5.6 tons for Class 6 and Class 7 vocational vehicles and incomplete vocational vehicles,

(C) 7.5 tons for Class 8 vocational vehicles and incomplete vocational vehicles,

(D) 12.5 tons for Class 7 tractors and incomplete tractors, and

(E) 19 tons for Class 8 tractors and incomplete tractors, and

E is the useful life of the class of vehicle, as follows:

(A) 110,000 miles for Class 2B, Class 3, Class 4 and Class 5,

(B) 185,000 miles for Class 6 and Class 7, and

(C) 435,000 miles for Class 8, or

(ii) by substituting the result obtained in accordance with paragraph 41(1)(*b*) or (*c*), as the case may be, with the result obtained in accordance with one of the following formulas, whichever applies:

où :

A représente la valeur des points pour cinq cycles calculée conformément à l'article 1866(d)(2)(i) de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR et exprimée en grammes de CO_2 par mille,

B le nombre de véhicules dans le parc construits avec la technologie innovatrice en cause,

C la durée de vie utile du véhicule, soit 120 000 milles;

b) dans le cas de véhicules spécialisés, de véhicules spécialisés incomplets, de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets :

(i) soit selon la formule suivante :

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

où :

(A – B) représente la différence entre le taux d'émissions du véhicule en service avec la technologie innovatrice et le taux d'émissions du véhicule en service sans 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 CO_2 par tonne-mille,

C le nombre de véhicules dans le sous-parc construits avec la technologie innovatrice en cause,

D la charge utile selon la classe de véhicules, soit :

(A) 2,85 tonnes pour les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets des classes 2B, 3, 4 et 5,

(B) 5,6 tonnes pour les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets des classes 6 et 7,

(C) 7,5 tonnes pour les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets de classe 8,

(D) 12,5 tonnes pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 7,

(E) 19 tonnes pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 8,

E la durée de vie utile selon la classe de véhicules, soit :

(A) 110 000 milles pour les classes 2B, 3, 4 et 5,

(B) 185 000 milles pour les classes 6 et 7,

(C) 435 000 milles pour la classe 8,

(ii) soit en remplaçant le résultat obtenu aux termes des alinéas 41(1)*b*) ou *c*), selon le cas, par le résultat obtenu au moyen de l'une des formules suivantes :

(A) for vocational vehicles and incomplete vocational vehicles:

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

where

A is the CO_2 emission standard that applies to the subfleet of vocational vehicles and incomplete vocational vehicles under subsection 33(1), expressed in grams of CO_2 per ton-mile,

B is the CO_2 family emission limit and corresponds to the CO_2 emission rate for the subfleet of vocational vehicles and incomplete vocational vehicles, expressed in grams of CO_2 per ton-mile, determined in accordance with subsection 33(2),

C is the improvement factor determined in accordance with sections 610(b)(1) and (c) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart G, of the CFR, for the subfleet of vocational vehicles and incomplete vocational vehicles,

D is the payload for the class of vocational vehicles and incomplete vocational vehicles, as follows:

(I) 2.85 tons for Class 2B, Class 3, Class 4 and Class 5,

(II) 5.6 tons for Class 6 and Class 7, and

(III) 7.5 tons for Class 8,

E is the number of vocational vehicles and incomplete vocational vehicles manufactured with the innovative technology in question in the subfleet, and

F is the useful life of the class of vocational vehicles and incomplete vocational vehicles, as follows:

(I) 110,000 miles for Class 2B, Class 3, Class 4 and Class 5,

(II) 185,000 miles for Class 6 and Class 7, and

(III) 435,000 miles for Class 8, or

(B) for tractors and incomplete tractors:

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

where

A is the CO_2 emission standard that applies to the subfleet of tractors and incomplete tractors under subsection 34(1), expressed in grams of CO_2 per ton-mile,

B is the CO_2 family emission limit and corresponds to the CO_2 emission rate for the subfleet of tractors and incomplete tractors, expressed in grams of CO_2 per ton-mile, determined in accordance with subsection 34(2),

C is the improvement factor determined in accordance with sections 610(b)(1) and

(A) dans le cas de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets :

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

où :

A représente la norme d'émissions de CO_2 applicable au sous-parc de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets prévue au paragraphe 33(1), exprimée en grammes de CO_2 par tonne-mille,

B la limite d'émissions de la famille applicable au CO_2 correspondant au taux d'émissions de CO_2 du sous-parc de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets, déterminée conformément au paragraphe 33(2) et exprimée en grammes de CO_2 par tonne-mille,

C le facteur d'amélioration calculé conformément aux articles 610(b)(1) et (c) de la sous-partie G, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR pour le sous-parc de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets,

D la charge utile selon la classe de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets, soit :

(I) 2,85 tonnes pour les classes 2B, 3, 4 et 5,

(II) 5,6 tonnes pour les classes 6 et 7,

(III) 7,5 tonnes pour la classe 8,

E le nombre de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets dans le sous-parc construits avec la technologie innovatrice en cause,

F la durée de vie utile selon la classe de véhicules spécialisés ou de véhicules spécialisés incomplets, soit :

(I) 110 000 milles pour les classes 2B, 3, 4 et 5,

(II) 185 000 milles pour les classes 6 et 7,

(III) 435 000 milles pour la classe 8,

(B) dans le cas de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets :

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

où :

A représente la norme d'émissions de CO_2 applicable au sous-parc de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets prévue au paragraphe 34(1), exprimée en grammes de CO_2 par tonne-mille,

B la limite d'émissions de la famille applicable au CO_2 correspondant au taux d'émissions de CO_2 du sous-parc de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets déterminée conformément

(c) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart G, of the CFR, for the subfleet of tractors and incomplete tractors,

D is the payload for the class of tractors or incomplete tractors, as the case may be, as follows:

(I) 12.5 tons for Class 7, and

(II) 19 tons for Class 8,

E is the number of tractors and incomplete tractors manufactured with the innovative technology in question in the subfleet, and

F is the useful life of the class of tractors or incomplete tractors, as the case may be, as follows:

(I) 185,000 miles for Class 7, and

(II) 435,000 miles for Class 8;

(*c*) in the case of heavy-duty engines,

(i) by using the following formula for engines tested on a chassis:

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

where

(A – B) is the difference between the in-use emission rate of the engine manufactured with the innovative technology and the in-use emission rate of the engine manufactured without 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 CO_2 per 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 or subfleet, as the case may be,

D is the payload, if applicable, for the class of vehicle, as follows:

(A) 2.85 tons for Class 2B, Class 3, Class 4 and Class 5 vocational vehicles and incomplete vocational vehicles,

(B) 5.6 tons for Class 6 and Class 7 vocational vehicles and incomplete vocational vehicles,

(C) 7.5 tons for Class 8 vocational vehicles and incomplete vocational vehicles,

(D) 12.5 tons for Class 7 tractors and incomplete tractors, and

(E) 19 tons for Class 8 tractors and incomplete tractors, and

E is the useful life of the class of vehicle, as follows:

(A) 110,000 miles for Class 2B, Class 3, Class 4 and Class 5,

au paragraphe 34(2) et exprimée en grammes de CO_2 par tonne-mille,

C le facteur d'amélioration calculé conformément aux articles 610(b)(1) et (c) de la sous-partie G, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR pour le sous-parc de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets,

D la charge utile selon la classe de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets, selon le cas :

(I) 12,5 tonnes pour la classe 7,

(II) 19 tonnes pour la classe 8,

E le nombre total de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets dans le sous-parc construits avec la technologie innovatrice en cause,

F la durée de vie utile selon la classe de tracteurs routiers ou de tracteurs routiers incomplets, soit :

(I) 185 000 milles pour la classe 7,

(II) 435 000 milles pour la classe 8;

c) dans le cas de moteurs de véhicules lourds, selon l'une des formules suivantes :

(i) pour les moteurs mis à l'essai sur un châssis :

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

où :

(A – B) représente la différence entre le taux d'émissions du moteur en service avec la technologie innovatrice et le taux d'émissions du moteur en service sans 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 CO_2 par tonne-mille,

C le nombre de véhicules spécialisés, de véhicules spécialisés incomplets, de tracteurs routiers ou de tracteurs routiers incomplets dans le parc ou le sous-parc, selon le cas, dotés de moteurs construits avec la technologie innovatrice,

D le cas échéant, la charge utile selon la classe de véhicules, soit :

(A) 2,85 tonnes pour les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets des classes 2B, 3, 4 et 5,

(B) 5,6 tonnes pour les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets des classes 6 et 7,

(C) 7,5 tonnes pour les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets de classe 8,

(D) 12,5 tonnes pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 7,

(B) 185,000 miles for Class 6 and Class 7, and

(C) 435,000 miles for Class 8,

(ii) by using the following formula for engines tested on an engine dynamometer:

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

where

(A – B) is the difference between the in-use emission rate of the engine manufactured with the innovative technology and the in-use emission rate of the engine manufactured without 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 CO_2 per BHP-hr,

C is the transient cycle conversion factor calculated by dividing the engine energy obtained during the transient duty cycle testing, expressed in BHP-hr, by 6.3 miles for spark-ignition engines and 6.5 miles for compression-ignition engines,

D is the number of engines manufactured with the innovative technology in the fleet or subfleet, as the case may be,

E is the useful life of the engine, as follows:

(A) 110,000 miles for spark-ignition engines, and

(B) for the following compression-ignition engines:

(I) 110,000 miles for light heavy-duty engines,

(II) 185,000 miles for medium heavy-duty engines, and

(III) 435,000 miles for heavy heavy-duty engines, or

(iii) by substituting the result obtained in accordance with paragraph 41(1)(*d*) with the result determined in accordance with the following formula:

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

where

A is the CO_2 emission standard that applies to the fleet or subfleet of engines under section 36 or subsection 37(1) or (2), as the case may be, expressed in grams of CO_2 per BHP-hr,

B is the CO_2 family certification level and corresponds to the CO_2 deteriorated emission level value of the engine configuration with the highest criteria air contaminant emission levels in the fleet or subfleet, as the case may be, calculated in accordance with section 38 and subject to subsection 41(3), expressed in grams of CO_2

(E) 19 tonnes pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 8,

E la durée de vie utile selon la classe de véhicules, soit :

(A) 110 000 milles pour les classes 2B, 3, 4 et 5,

(B) 185 000 milles pour les classes 6 et 7,

(C) 435 000 milles pour la classe 8,

(ii) pour les moteurs mis à l'essai sur un dynamomètre à moteur, selon la formule suivante :

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

où :

(A – B) représente la différence entre le taux d'émissions du moteur en service avec la technologie innovatrice et le taux d'émissions du moteur en service sans la technologie innovatrice, calculée conformément aux essais A à B de dynamomètre à moteur de paires de moteurs dont la seule différence est la technologie innovatrice en cause, exprimée en grammes de CO_2 par BHP-heure,

C le facteur de conversion du cycle transitoire calculé en divisant l'énergie du moteur obtenue au cours de l'essai du cycle de service transitoire et exprimée en BHP-heure, par 6,3 milles pour les moteurs à allumage commandé et par 6,5 milles pour les moteurs à allumage par compression,

D le nombre de moteurs dans le parc ou le sous-parc, selon le cas, avec la technologie innovatrice,

E la durée de vie utile du moteur, selon le cas :

(A) dans le cas d'un moteur à allumage commandé, 110 000 milles,

(B) dans le cas d'un moteur à allumage par compression :

(I) 110 000 milles pour un petit moteur de véhicule lourd,

(II) 185 000 milles pour un moteur moyen de véhicule lourd,

(III) 435 000 milles pour un gros moteur de véhicule lourd,

(iii) en remplaçant le résultat obtenu aux termes de l'alinéa 41(1)*d*) par le résultat obtenu au moyen de la formule suivante :

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

où :

A représente la norme d'émissions de CO_2 applicable prévue à l'article 36 ou aux paragraphes 37(1) ou (2), selon le cas, pour le parc ou le sous-parc de moteurs de véhicules lourds, exprimée en grammes de CO_2 par BHP-heure,

per BHP-hr and rounded to the nearest 0.01 gram of CO_2 per BHP-hr,

C is the improvement factor determined by establishing the ratio of in-use emissions of the engine manufactured with the innovative technology to the in-use emissions of the engine manufactured without the innovative technology based on results of engine dynamometer A to B testing, chassis A to B testing or in-use A to B testing of pairs of engines 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 by dividing the engine energy obtained during the transient duty cycle testing, expressed in BHP-hr, by 6.3 miles for spark-ignition engines and 6.5 miles for compression-ignition engines,

E is the number of engines manufactured with the innovative technology in the fleet or subfleet, as the case may be, and

F is the useful life of the engine, as follows:

(A) 110,000 miles for spark-ignition engines, and

(B) for the following compression-ignition engines:

(I) 110,000 miles for light heavy-duty engines,

(II) 185,000 miles for medium heavy-duty engines, and

(III) 435,000 miles for heavy heavy-duty engines.

B sous réserve du paragraphe 41(3), le niveau de certification de la famille applicable au CO_2 correspondant à la valeur du niveau d'émissions détérioré de CO_2 de la configuration de moteur présentant les niveaux d'émissions des principaux contaminants atmosphériques les plus élevés dans le parc ou le sous-parc, selon le cas, calculé conformément à l'article 38, exprimé en grammes de CO_2 par BHP-heure et arrondie au 0,01 gramme de CO_2 par BHP-heure le plus proche,

C le facteur d'amélioration correspondant au rapport entre le taux d'émissions du moteur en service avec la technologie innovatrice et le taux d'émissions du moteur en service fabriqué sans la technologie innovatrice selon les résultats des essais A à B de dynamomètre à moteur, de châssis ou de paires de moteurs ou de paires de véhicules 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 en divisant l'énergie du moteur obtenue au cours de l'essai du cycle de service transitoire, exprimée en BHP-heure, par 6,3 milles pour les moteurs à allumage commandé et par 6,5 milles pour les moteurs à allumage par compression,

E le nombre total de moteurs dans le parc ou le sous-parc, selon le cas, avec la technologie innovatrice,

F la durée de vie utile du moteur, selon le cas :

(A) s'agissant d'un moteur à allumage commandé, 110 000 milles,

(B) s'agissant d'un moteur à allumage par compression, soit :

(I) 110 000 milles pour un petit moteur de véhicule lourd,

(II) 185 000 milles pour un moteur moyen de véhicule lourd,

(III) 435 000 milles pour un gros moteur de véhicule lourd.

Calculation — alternative procedure

(2) If the five-cycle credit value referred to in the description of A in paragraph (1)(*a*) cannot adequately measure the emission reduction attributable to an innovative technology, the company may calculate the five-cycle credit value in question using the alternative procedure set out in section 1866(d)(2)(ii) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR.

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 1866(d)(2)(ii) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

Averaging Sets

Groupes de calcul de points

Calculation

48. The credits or deficits for each averaging set of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines are determined by adding the credits obtained and deficits incurred for all fleets of that averaging set.

Calcul

48. Le nombre de points et la valeur des déficits de chaque groupe de calcul de points de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds sont déterminés par addition des points obtenus et des déficits encourus pour tous les parcs compris dans le groupe de calcul de points.

Date of credits or deficits

49. 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 the model year in question.

Date d'attribution

49. 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.

Use of credits — time limit

50. Credits obtained for an averaging set of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines of a given model year may be used for that same averaging set up to five model years after the model year for which the credits were obtained, after which the credits are no longer valid.

Utilisation des points — délai

50. Les points obtenus pour un groupe de calcul de points de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds d'une année de modèle donnée peuvent être utilisés à l'égard d'un même groupe de calcul de points de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds des cinq années de modèle qui suivent l'année à l'égard de laquelle les points ont été obtenus. Les points ne sont plus valides subséquemment.

Deficits

51. (1) Subject to subsections (4) and (5), 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 same averaging set.

Déficit

51. (1) Sous réserve des paragraphes (4) et (5), l'entreprise doit utiliser 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.

Remaining credits

(2) A company may bank any remaining credits to offset a future deficit for the same averaging set or it may transfer the remaining credits to another company.

Excédent de points

(2) L'entreprise peut soit accumuler tout excédent de points pour compenser un déficit futur d'un même groupe de calcul de points, soit le transférer à une autre entreprise.

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 41 or transferred from another company for that same averaging set.

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 application d'un nombre égal de points qu'elle a obtenus en vertu de l'article 41 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) Credits obtained in accordance with sections 44 to 46 may be used to offset a deficit incurred in accordance with any of paragraphs 41(1)(*a*) to (*d*) if the following conditions are met:

(*a*) the credits are applied to offset any deficits for other vehicles or engines in the same averaging set before applying them to other averaging sets; and

(*b*) not more than 6,000 Mg of CO_2 emission credits per model year are transferred within any of the following averaging sets:

(i) spark-ignition engines, light heavy-duty engines that are compression-ignition engines and light heavy-duty vehicles,

(ii) medium heavy-duty engines that are compression-ignition engines and medium-duty vehicles, or

(iii) heavy heavy-duty engines that are compression-ignition engines and heavy heavy-duty vehicles.

Transfert de points

(4) Les points relatifs aux émissions obtenus conformément aux articles 44 à 46 peuvent être utilisés pour compenser un déficit subi aux termes des alinéas 41(1)*a*) à *d*) si les conditions ci-après sont réunies :

a) les points sont utilisés pour compenser tout déficit pour les autres véhicules ou moteurs du même groupe de calcul de points avant d'être utilisés pour un autre groupe de calcul de points;

b) au plus 6 000 Mg de points relatifs aux émissions de CO_2 par année de modèle sont transférés, selon le cas :

(i) entre les groupes de calcul de points de moteurs à allumage commandé, de petits moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression et de petits véhicules lourds,

(ii) entre les groupes de calcul de points de moteurs moyens de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression et de véhicules mi-lourds,

(iii) entre les groupes de calcul de points de gros moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression et de gros véhicules lourds.

Offsetting deficits — time limit

(5) 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 55 for vehicles or engines of the third model year after the model year for which the company incurred the deficit.

Compensation du déficit — délai

(5) L'entreprise doit compenser 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 55 pour la troisième année de modèle qui suit celle à l'égard de laquelle elle a subi le déficit.

Acquisition or merger

52. (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.

Fusion ou acquisition

52. (1) Il incombe à l'entreprise issue d'une fusion d'entreprises ou qui en acquiert une autre de compenser tout déficit des entreprises existant avant la fusion ou l'acquisition.

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.

Cessation d'activités

(2) L'entreprise qui cesse de construire, d'importer ou de vendre des véhicules lourds ou des moteurs de véhicules lourds compense tout déficit existant pour ses groupes de calcul de points avant de fournir son dernier rapport de fin d'année de modèle.

Early Action Credits

Points d'action précoce

Eligibility

53. (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 in its 2014 end of model year report.

Admissibilité

53. (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 calculés 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 dans son rapport pour l'année de modèle 2014.

Electric vehicles

(2) A company may obtain early action credits for electric vehicles of the 2011 to 2013 model years by grouping those vehicles into the applicable averaging set and if the company reports the credits in its 2014 end of model year report.

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 et si l'entreprise inclut ces points dans son rapport pour l'année de modèle 2014.

Date

(3) A company obtains early action credits on the day on which the 2014 end of model year report is submitted.

Date

(3) L'entreprise obtient les points d'action précoce à la date à laquelle elle fournit son rapport pour l'année de modèle 2014.

Calculation

(4) Early action credits obtained or deficits incurred within each averaging set for a company's fleet of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines of the 2013 model year and a company's fleet of electric vehicles of the 2011 to 2013 model years must be calculated in accordance with sections 41 to 47, as applicable, and may be multiplied by 1.5 if the company does not use the additional credit multiplier referred to in subsection 44(4), 45(3) or 46(2) for the same vehicles.

Calcul

(4) Les points d'action précoce obtenus ou le déficit subi à l'égard des parcs de véhicules lourds et de moteurs de véhicules lourds de l'année de modèle 2013 et les points obtenus à l'égard des parcs de véhicules électriques des années de modèle 2011 à 2013 dans chaque groupe de calcul de points sont calculés conformément aux articles 41 à 47, selon le cas, et peuvent être multipliés par 1,5 à la condition que l'entreprise n'utilise pas le multiplicateur pour les points supplémentaires prévu aux paragraphes 44(4), 45(3) ou 46(2) pour les mêmes véhicules.

Credits — electric vehicles of the 2011 model year

(5) Early action credits obtained for an averaging set of electric vehicles of the 2011 model year may only be used to offset a deficit incurred for that same averaging set of the 2014 model year, after which the credits are no longer valid.

Points — véhicules électriques de l'année de modèle 2011

(5) Les points d'action précoce obtenus pour un groupe de calcul de points de véhicules électriques de l'année de modèle 2011 ne peuvent être utilisés que pour compenser un déficit subi à l'égard d'un même groupe de calcul de points de l'année de modèle 2014. Ils ne sont plus valides subséquemment.

Time limit

(6) Early action credits obtained for the following averaging sets may be used as follows:

(*a*) in the case of an averaging set of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines that are compression-ignition engines of the 2013 model year, the credits may be used for the 2014 to 2019 model years;

(*b*) in the case of an averaging set of electric vehicles of the 2012 and 2013 model years, the credits may be used for the 2014 to 2019 model years; and

(*c*) in the case of an averaging set of heavy-duty engines that are spark-ignition engines of the 2015 model year, the credits may be used for the 2016 to 2021 model years.

Use

(7) The rules set out in sections 51 and 52 with respect to credits also apply to early action credits.

Durée de validité

(6) Les points d'action précoce obtenus pour les groupes de calcul de points ci-après peuvent être utilisés :

a) dans le cas d'un groupe de calcul de points de véhicules lourds et de 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 2019;

b) dans le cas d'un groupe de calcul de points de véhicules électriques des années de modèle 2012 et 2013, pour les années de modèle 2014 à 2019;

c) dans le cas d'un groupe de calcul de points de moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage commandé de l'année de modèle 2015, pour les années de modèle 2016 à 2021.

Utilisation

(7) Les règles prévues aux articles 51 et 52 relativement aux points s'appliquent également aux points d'action précoce.

REPORTS

Annual Preliminary Report

Deadline

54. (1) A company must submit to the Minister a preliminary report, signed by a person who is authorized to act on behalf of the company, for its Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and heavy-duty incomplete vehicles of the 2014 and subsequent model years — excluding those referred to in the definition "vocational vehicle" in subsection 1(1) — no later than December 1 of the calendar year preceding the calendar year that corresponds to the model year in question.

Contents

(2) The preliminary report must indicate the model year for which the report is made and must contain the following information:

(*a*) a statement as to whether the company expects a credit or deficit in the end of model year report;

(*b*) projected sales to the first retail purchaser in Canada for each fleet; and

(*c*) the CO_2 emission value for each vehicle configuration in each fleet of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and heavy-duty incomplete vehicles — excluding those referred to in the definition "vocational vehicle" in subsection 1(1) — determined for B in paragraph 41(1)(*a*) and, if applicable, the N_2O and CH_4 emission values determined for B in subsection 27(3).

End of Model Year Report

Deadline

55. (1) A company must submit to the Minister an end of model year report, signed by a person who is authorized to act on behalf of the company, for all heavy-duty vehicles and heavy-duty engines of the 2014 and subsequent model years that it imported into or manufactured in Canada, no later than May 15 of the calendar year following the calendar year that corresponds to the model year in question.

RAPPORTS

Rapport préliminaire annuel

Date limite

54. (1) L'entreprise fournit au ministre, à l'égard de ses véhicules lourds et de ses véhicules lourds incomplets des classes 2B et 3 — sauf ceux visés par la définition de « véhicule spécialisé » au paragraphe 1(1) — de l'année de modèle 2014 et des années de modèle ultérieures, un rapport préliminaire signé par une personne autorisée à agir pour son compte et ce, au plus tard le 1er décembre de l'année civile qui précède l'année civile correspondant à l'année de modèle visée par le rapport.

Contenu

(2) Le rapport préliminaire précise l'année de modèle visée et contient les renseignements suivants :

a) une mention indiquant si l'entreprise prévoit obtenir des points ou subir un déficit dans son rapport de fin d'année de modèle;

b) les ventes au premier usager au Canada prévues pour chaque parc;

c) pour chaque configuration de véhicule dans le parc de véhicules lourds et de véhicules lourds incomplets des classes 2B et 3, sauf ceux visés par la définition de « véhicule spécialisé » au paragraphe 1(1), la valeur des émissions de CO_2, représentée par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 41(1)*a*) et, le cas échéant, les valeurs des émissions de N_2O et de CH_4 représentées par l'élément B de la formule prévue au paragraphe 27(3).

Rapports de fin d'année de modèle

Date limite

55. (1) L'entreprise fournit au ministre, pour tous ses véhicules lourds et ses moteurs de véhicules lourds de l'année de modèle 2014 et des années de modèle ultérieures qu'elle a construits ou importés au Canada, un rapport de fin d'année de modèle signé par une personne autorisée à agir pour son compte et ce, au plus tard le 15 mai de l'année civile qui suit la fin de l'année civile correspondant à l'année de modèle visée par le rapport.

Statement

(2) The end of model year report must indicate the model year for which the report is made and must include any of the following statements from the company, whichever applies:

(*a*) that all its vehicles or engines of a given type referred to in subparagraphs 25(3)(*a*)(i) to (xiv) or (*b*)(i) to (vi), as the case may be,

(i) conform to all applicable standards, or

(ii) are covered by an EPA certificate, are sold concurrently in Canada and in the United States and conform to the emission standards referred to in the EPA certificate, or to a CO_2 family emission limit or to a CO_2 family certification level, as the case may be, that is lower than the CO_2 emission standard applicable to the model year of that vehicle or engine;

(*b*) that all its vehicles or engines — other than those referred to in paragraph (*a*) — are grouped into one or more fleets in accordance with section 25 for the purpose of participation in the CO_2 emission credit system, along with an indication of which averaging sets, fleets and subfleets they are grouped into; and

(*c*) that all its vocational vehicles and its tractors — other than those referred to in paragraphs (*a*) and (*b*) — are exempted under section 24.

Mention

(2) Le rapport de fin d'année de modèle précise l'année de modèle visée et contient les mentions ci-après, selon le cas :

a) une déclaration portant que tous les véhicules ou les moteurs de l'entreprise d'un type visé à l'un des sous-alinéas 25(3)*a*)(i) à (xiv) ou *b*)(i) à (vi) sont :

(i) soit conformes à toutes les normes qui leur sont applicables,

(ii) soit visés par un certificat de l'EPA, vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période et conformes aux normes d'émissions mentionnées dans le certificat de l'EPA, à une limite d'émissions de la famille applicable au CO_2 ou à un niveau de certification de la famille applicable au CO_2, selon le cas, inférieur à la norme d'émissions de CO_2 applicable à l'année de modèle de ce véhicule ou de ce moteur;

b) une déclaration portant que tous les véhicules ou les moteurs de l'entreprise, autres que ceux visés à l'alinéa *a*), sont regroupés dans un ou plusieurs parcs conformément à l'article 25 aux fins de participation au système de points relatif aux émissions de CO_2, les groupes de calcul de points, parcs et sous-parcs dans lesquels ils sont regroupés étant indiqués;

c) une déclaration portant que tous les véhicules spécialisés et les tracteurs routiers de l'entreprise, autres que ceux visés aux alinéas *a*) et *b*), sont exemptés aux termes de l'article 24.

Statement referred to in subparagraph (2)(*a*)(i)

(3) If an end of model year report contains the statement referred to in subparagraph (2)(*a*)(i) for a given model year, it must contain the number of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines for each given type referred to in subparagraphs 25(3)(*a*)(i) to (xiv) or (*b*)(i) to (vi).

Mention du sous-alinéa (2)*a*)(i)

(3) Si le rapport de fin d'année de modèle contient la déclaration visée au sous-alinéa (2)*a*)(i) pour une année de modèle donnée, il doit indiquer le nombre de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds pour chaque type visé à l'un des sous-alinéas 25(3)*a*)(i) à (xiv) ou *b*)(i) à (vi).

Statement referred to in subparagraph (2)(*a*)(ii)

(4) If an end of model year report contains the statement referred to in subparagraph (2)(*a*)(ii) for a given model year, it must contain the following information for each type of heavy-duty vehicle or heavy-duty engine:

(*a*) the number of vehicles or engines for each given type referred to in subparagraphs 25(3)(*a*)(i) to (xiv) or (*b*)(i) to (vi);

(*b*) in the case of vehicles, the CO_2 family emission limit and, in the case of engines, the CO_2 family certification level; and

(*c*) the number of vehicles or engines for each CO_2 family emission limit or CO_2 family certification level, as the case may be.

Mention du sous-alinéa (2)*a*)(ii)

(4) Si le rapport de fin d'année de modèle contient la déclaration visée au sous-alinéa (2)*a*)(ii) pour une année de modèle donnée, il doit contenir les renseignements ci-après pour chaque type de véhicule lourd ou de moteur de véhicule lourd :

a) le nombre de véhicules ou de moteurs pour chaque type visé à l'un des sous-alinéas 25(3)*a*)(i) à (xiv) ou *b*)(i) à (vi);

b) dans le cas de véhicules, la limite d'émissions de la famille applicable au CO_2 et, dans le cas de moteurs, le niveau de certification de la famille applicable au CO_2;

c) le nombre de véhicules ou de moteurs pour chaque limite d'émissions de la famille applicable au CO_2 ou le niveau de certification de la famille applicable au CO_2, selon le cas.

Statement referred to in paragraph (2)(*c*)

(5) If an end of model year report contains the statement referred to in paragraph (2)(*c*), it must contain the following information:

(*a*) the number of tractors and vocational vehicles of the 2011 model year that the company manufactured or imported for sale in Canada;

(*b*) the average number of tractors and vocational vehicles that the company manufactured or imported for sale in Canada for the three most recent consecutive model years preceding the model year in question;

Mention de l'alinéa (2)*c*)

(5) Si le rapport de fin d'année de modèle contient la déclaration visée à l'alinéa (2)*c*), il doit contenir les renseignements suivants :

a) le nombre de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers de l'année de modèle 2011 que l'entreprise a construits ou importés en vue de les vendre au Canada;

b) le nombre moyen de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers que l'entreprise a construits ou importés en vue de les vendre au Canada pour les trois années de modèle consécutives précédant l'année de modèle en cause;

(*c*) the number of tractors and vocational vehicles that the company manufactured or imported for sale in Canada for the model year in question;

(*d*) in the case of vehicles that are covered by an EPA certificate, the CO_2 family emission limit specified on the EPA certificate for each tractor and vocational vehicle; and

(*e*) in the case of vehicles that are not covered by an EPA certificate, the CO_2 emission rate for each tractor and vocational vehicle calculated in accordance with subsection 33(2) or 34(2), as the case may be.

c) le nombre de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers que l'entreprise a construits ou importés en vue de les vendre au Canada pour l'année de modèle en cause;

d) dans le cas de véhicules qui sont visés par un certificat de l'EPA, la limite d'émissions de la famille applicable au CO_2 indiquée sur le certificat de l'EPA pour chaque véhicule spécialisé et tracteur routier;

e) dans le cas de véhicules qui ne sont pas visés par un certificat de l'EPA, le taux d'émissions de CO_2 pour chaque véhicule spécialisé et tracteur routier, calculé conformément aux paragraphes 33(2) ou 34(2), selon le cas.

Engines — section 32

(6) If the company includes in a fleet, in accordance with section 32, heavy-duty engines that are not installed in vehicles, it must provide the number of those engines, along with the total number of engines in that vehicle fleet — whether they are installed into vehicles or not — that are of the same model year, design and hardware.

Moteurs — article 32

(6) Si l'entreprise regroupe dans un parc, conformément à l'article 32, des moteurs de véhicules lourds non installés dans des véhicules, elle doit en indiquer 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 qui ont le même design et les mêmes composants.

Contents

(7) If an end of model year report contains the statement referred to in paragraph (2)(*b*) for a given model year, it 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 or heavy-duty engines in accordance with subsection 25(2);

(*b*) if applicable, a statement that the company has elected to comply with the optional standards for vocational vehicles equipped with spark-ignition engines referred to in subsection 33(6);

(*c*) an identification of all fleets and subfleets referred to in section 25 within the averaging set;

(*d*) in relation to CO_2 emission standards and, if applicable, the N_2O and CH_4 emission standards:

(i) for Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and heavy-duty incomplete vehicles, excluding those referred to in the definition "vocational vehicle" in subsection 1(1):

(A) the N_2O and CH_4 emission standards applicable to each fleet,

(B) the fleet average CO_2 emission standard, determined for A in paragraph 41(1)(*a*),

(C) the CO_2 emission target value for each vehicle subconfiguration of each fleet, determined for A in subsection 29(1),

(D) the work factor for each vehicle subconfiguration calculated in accordance with subsection 29(3), and

(E) the GVWR, curb weight, GCWR, type of transmission, axle ratio and type of engine for each vehicle configuration,

(ii) for vocational vehicles and incomplete vocational vehicles, the CO_2 emission standard that applies to each subfleet, determined for A in paragraph 41(1)(*b*) for the calculation of the number of credits or deficits,

(iii) for tractors and incomplete tractors, the CO_2 emission standard that applies to each subfleet, determined for A in paragraph 41(1)(*c*), and

Contenu

(7) Si le rapport de fin d'année de modèle contient la déclaration visée à l'alinéa (2)*b*) pour une année de modèle donnée, il doit contenir les renseignements ci-après pour chacun des groupes de calcul de points :

a) s'il y a lieu, une déclaration portant que l'entreprise a choisi d'exclure de ses parcs des véhicules lourds ou des moteurs de véhicules lourds, en vertu du paragraphe 25(2);

b) s'il y a lieu, une déclaration portant que l'entreprise a choisi de se conformer aux normes de rechange pour les véhicules spécialisés dotés de moteurs à allumage commandé visées au paragraphe 33(6);

c) une mention de tous les parcs et sous-parcs visés à l'article 25 compris dans le groupe de calcul de points;

d) relativement aux normes d'émissions de CO_2 et, selon le cas, de N_2O et de CH_4 :

(i) pour les véhicules lourds et les véhicules lourds incomplets des classes 2B et 3, sauf ceux visés par la définition de « véhicule spécialisé » au paragraphe 1(1) :

(A) les normes d'émissions de N_2O et de CH_4 applicables à chaque parc,

(B) la norme moyenne des émissions de CO_2 applicable au parc, représentée par l'élément A de la formule prévue à l'alinéa 41(1)*a*),

(C) la valeur cible d'émissions de CO_2 pour chaque sous-configuration de véhicule de chaque parc, représentée par l'élément A de la formule prévue au paragraphe 29(1),

(D) le facteur de travail pour chaque sous-configuration de véhicule calculé conformément au paragraphe 29(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,

(iv) for heavy-duty engines, the CO_2 emission standard and N_2O and CH_4 emission standards that apply to each fleet and subfleet;

(*e*) in relation to the CO_2 emission value, and if applicable, the N_2O and CH_4 emission values:

(i) for each fleet of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and heavy-duty incomplete vehicles — excluding those referred to in the definition "vocational vehicle" in subsection 1(1) — the following values:

(A) the fleet average CO_2 emission value, determined for B in paragraph 41(1)(*a*),

(B) the CO_2 emission value for each vehicle configuration, determined for B in subsection 30(1),

(C) if applicable, the fleet average N_2O and CH_4 emission values, determined for B in subsection 27(3), and

(D) if applicable, the N_2O and CH_4 emission values for each vehicle configuration, determined for W in subsection 27(3),

(ii) for each fleet of vocational vehicles and incomplete vocational vehicles:

(A) the CO_2 family emission limit for each subfleet, determined for B in paragraph 41(1)(*b*), and

(B) the GEM computer simulation model results, model inputs and a detailed description of how the results were derived for 10 vehicle configurations, including the vehicle configuration with the highest model result, the lowest model result and the highest projected sales in Canada,

(iii) for each fleet of tractors and incomplete tractors:

(A) the CO_2 family emission limit for each subfleet, determined for B in paragraph 41(1)(*c*), and

(B) the GEM computer simulation model results, model inputs and a detailed description of how the results were derived for 10 vehicle configurations, including the vehicle configuration with the highest model result, the lowest model result and the highest projected sales in Canada, and

(iv) for each fleet or subfleet of heavy-duty engines, as the case may be:

(A) the CO_2 family certification limit, determined for B in paragraph 41(1)(*d*), and

(B) if applicable, the N_2O and CH_4 family emission limits, determined for B in subsection 35(3);

(*f*) the number of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines in each averaging set, fleet, subfleet and configuration and the number of vehicles in each vehicle subconfiguration;

(*g*) if applicable, the evidence of the variable F referred to in paragraph 31(3)(*b*);

(*h*) if applicable, the evidence of the EPA approval referred to in paragraph 34(6)(*a*);

(*i*) if applicable, the evidence referred to in paragraph 34(6)(*b*);

(ii) pour les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets, la norme d'émissions de CO_2 applicable à chaque sous-parc, représentée par l'élément A de la formule prévue à l'alinéa 41(1)*b*) aux fins du calcul du nombre de points ou de la valeur du déficit,

(iii) pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets, la norme d'émissions de CO_2 applicable à chaque sous-parc, représentée par l'élément A de la formule prévue à l'alinéa 41(1)*c*),

(iv) pour les moteurs de véhicules lourds, la norme d'émissions de CO_2 et les normes d'émissions de N_2O et de CH_4 applicables à chaque parc et sous-parc;

e) relativement aux valeurs des émissions de CO_2 et, selon le cas, de N_2O et de CH_4 :

(i) pour chaque parc de véhicules lourds et de véhicules lourds incomplets des classes 2B et 3, sauf ceux visés par la définition de « véhicule spécialisé » au paragraphe 1(1), les valeurs suivantes :

(A) la valeur moyenne des émissions de CO_2 pour le parc, représentée par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 41(1)*a*),

(B) la valeur des émissions de CO_2 pour chaque configuration de véhicule, représentée par l'élément B de la formule prévue au paragraphe 30(1),

(C) le cas échéant, les valeurs moyennes des émissions de N_2O et de CH_4 pour le parc, représentées par l'élément B de la formule prévue au paragraphe 27(3),

(D) le cas échéant, les valeurs des émissions de N_2O et de CH_4 pour chaque configuration de véhicules, représentées par l'élément W de la formule prévue au paragraphe 27(3),

(ii) pour chaque parc de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets :

(A) la limite d'émissions de la famille applicable au CO_2 pour chaque sous-parc, représentée par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 41(1)*b*),

(B) les résultats de la simulation effectuée à l'aide du modèle de simulation informatique GEM, les données d'entrée de la simulation, une description détaillée des résultats obtenus pour dix configurations de véhicules, y compris la configuration de véhicule présentant le résultat de simulation le plus élevé, celle présentant le résultat le plus bas et celle dont les ventes prévues au Canada sont les plus élevées,

(iii) pour chaque parc de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets :

(A) la limite d'émissions de la famille applicable de CO_2 pour chaque sous-parc, représentée par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 41(1)*c*),

(B) les résultats de la simulation effectuée à l'aide du modèle de simulation informatique

(*j*) if applicable, evidence of the EPA approval referred to in paragraph (*a*) of the description of A in subsection 46(1);

(*k*) if applicable, the evidence referred to in paragraph (*b*) of the description of A in subsection 46(1);

(*l*) if applicable, the number of CO_2 emission credits calculated in accordance with subsection 35(6) for an N_2O family emission limit that is less than 0.04 g/BHP-hr;

(*m*) the number of credits and deficits, calculated in accordance with section 41 for each fleet and subfleet, and the value of each variable — along with its description — used in calculating them;

(*n*) the number of additional credits, calculated in accordance with section 44 for each fleet, including the following values:

(i) the improvement factor,

(ii) emission rate A,

(iii) emission rate B,

(iv) 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;

(*o*) the number of additional credits, calculated in accordance with section 45 for each fleet and subfleet, and the values determined for A, B, C and D;

(*p*) the number of additional credits, calculated in accordance with section 46, for each fleet and subfleet, and the values determined for A, B, C and D;

(*q*) the number of additional credits, calculated in accordance with section 47, for each fleet and subfleet, and the value of each applicable variable;

(*r*) an identification of every instance in each fleet or subfleet, as the case may be, when the 1.5 credit multiplier referred to in section 43 and subsections 44(4), 45(3) and 46(2) was used;

(*s*) the number of CO_2 emission credits and early action credits, if any, that are used to offset a deficit incurred for the model year in question or an outstanding deficit, and the averaging set and its model year for which the credits were obtained; and

(*t*) an accounting of the CO_2 emission credits, early action credits and deficits.

GEM, les données d'entrée de la simulation, une description détaillée des résultats obtenus pour dix configurations de véhicules, y compris la configuration de véhicule présentant le résultat de simulation le plus élevé, celle présentant le résultat le plus bas et celle dont les ventes prévues au Canada sont les plus élevées,

(iv) pour chaque parc ou sous-parc de moteurs de véhicules lourds, selon le cas :

(A) le niveau de certification de la famille applicable au CO_2, représenté par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 41(1)*d*),

(B) le cas échéant, les limites d'émissions de la famille applicable au N_2O et au CH_4, représentées par l'élément B de la formule prévue au paragraphe 35(3);

f) le nombre de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds dans chaque groupe de calcul de points, parc, sous-parc et configuration de véhicule, ainsi que le nombre de véhicules dans chaque sous-configuration de véhicule;

g) la preuve visée à l'élément F de la formule prévue à l'alinéa 31(3)*b*), le cas échéant;

h) la preuve de l'approbation de l'EPA visée à l'alinéa 34(6)*a*), le cas échéant;

i) la preuve visée à l'alinéa 34(6)*b*), le cas échéant;

j) la preuve de l'approbation de l'EPA visée à l'alinéa *a*) de l'élément A au paragraphe 46(1), le cas échéant;

k) la preuve visée à l'alinéa *b*) de l'élément A de la formule prévue au paragraphe 46(1), le cas échéant;

l) s'il y a lieu, le nombre de points relatifs aux émissions de CO_2 calculés conformément au paragraphe 35(6) pour une limite d'émissions de la famille applicable au N_2O inférieure à 0,04 gramme par BHP-heure;

m) le nombre de points ou la valeur du déficit, calculés conformément à l'article 41 pour chaque parc et sous-parc, y compris la valeur de chaque élément — et sa description — utilisée pour ce calcul;

n) le nombre de points supplémentaires, calculés conformément à l'article 44, pour chaque parc, y compris les valeurs suivantes :

(i) le facteur d'amélioration,

(ii) le taux d'émissions A,

(iii) le taux d'émissions B,

(iv) le résultat de simulation B, y compris la valeur et la description de chaque paramètre utilisé pour le déterminer,

(v) la valeur des éléments C, D et E;

o) le nombre de points supplémentaires calculés conformément à l'article 45 pour chaque parc et sous-parc ainsi que les valeurs des éléments A, B, C et D;

p) le nombre de points supplémentaires calculés conformément à l'article 46 pour chaque parc et sous-parc ainsi que les valeurs des éléments A, B, C et D;

(*q*) le nombre de points supplémentaires calculés conformément à l'article 47 pour chaque parc et sous-parc ainsi que les valeurs des éléments applicables;

(*r*) une indication de toutes les instances dans chaque parc ou sous-parc, selon le cas, où le multiplicateur de points de 1,5 visé à l'article 43 et aux paragraphes 44(4), 45(3) et 46(2) a été utilisé;

(*s*) le cas échéant, le nombre de points relatifs aux émissions de CO_2 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;

(*t*) le bilan des points relatifs aux émissions de CO_2, des points d'action précoce et des valeurs des déficits.

Additional information — emission credit transfers

(8) The end of model year report must also contain the following information for each CO_2 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 CO_2.

Autres renseignements — transferts de points

(8) 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 CO_2 ou de points d'action précoce effectué depuis le rapport de fin d'année de modèle précédant, les renseignements suivants :

a) le nom et l'adresse municipale de l'entreprise qui a transféré les points, ainsi que son adresse postale si elle est différente, et l'année de modèle à l'égard de laquelle les points ont été obtenus par celle-ci;

b) le nom et l'adresse municipale de l'entreprise à qui ont été transférés les points, ainsi que son adresse postale si elle est différente;

c) la date du transfert;

d) le nombre de points transférés, exprimés en mégagrammes de CO_2.

Early Action Credits

Points d'action précoce

Contents

56. (1) In order to obtain early action credits under section 53, a company must include in its 2014 end of model year report the following information for each averaging set of the 2011 to 2013 model years:

(*a*) for each fleet of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and heavy-duty incomplete vehicles, excluding those referred to in the definition "vocational vehicle" in subsection 1(1):

(i) the number of credits or deficits calculated in accordance with paragraph 41(1)(*a*),

(ii) the N_2O and CH_4 emission standards applicable to each fleet,

(iii) the fleet average CO_2 emission standard, determined for A in paragraph 41(1)(*a*),

(iv) the CO_2 emission target value for each vehicle subconfiguration of each fleet, determined for A in subsection 29(1),

(v) the work factor for each vehicle subconfiguration calculated in accordance with subsection 29(3),

(vi) the GVWR, curb weight, GCWR, type of transmission, axle ratio and type of engine for each vehicle configuration,

Contenu

56. (1) Pour obtenir des points d'action précoce en vertu de l'article 53, l'entreprise doit inclure, dans son rapport de fin d'année de modèle 2014, les renseignements ci-après pour chacun des groupes de calcul de points des années de modèle 2011 à 2013 :

a) pour chaque parc de véhicules lourds et de véhicules lourds incomplets des classes 2B et 3, sauf ceux visés par la définition de « véhicule spécialisé » au paragraphe 1(1) :

(i) le nombre de points ou la valeur du déficit, calculés conformément à l'alinéa 41(1)*a*),

(ii) les normes d'émissions de N_2O et de CH_4 applicables à chaque parc,

(iii) la norme moyenne des émissions de CO_2 applicable au parc, représentée par l'élément A de la formule prévue à l'alinéa 41(1)*a*),

(iv) la valeur cible d'émissions de CO_2 pour chaque sous-configuration de véhicule de chaque parc, représentée par l'élément A de la formule prévue au paragraphe 29(1),

(v) le facteur de travail pour chaque sous-configuration de véhicule, calculé conformément au paragraphe 29(3),

(vii) the fleet average CO_2 emission value, determined for B in paragraph 41(1)(*a*),

(viii) the CO_2 emission value for each vehicle configuration and subconfiguration, determined for B in subsection 30(1),

(ix) if applicable, the fleet average N_2O and CH_4 emission values, determined for B in subsection 27(3),

(x) if applicable, the N_2O and CH_4 emission values for each vehicle configuration and subconfiguration, determined for W in subsection 27(3),

(xi) the number of vehicles of each vehicle configuration and subconfiguration,

(xii) the number of vehicles in each fleet, and

(xiii) the number of vehicles in the averaging set;

(*b*) for vocational vehicles and incomplete vocational vehicles:

(i) the number of credits or deficits for each fleet or subfleet, as the case may be, calculated in accordance with paragraph 41(1)(*b*),

(ii) the CO_2 emission standard that applies to each fleet or subfleet, as the case may be, determined for A in paragraph 41(1)(*b*),

(iii) the CO_2 family emission limit for each fleet or subfleet, as the case may be, determined for B in paragraph 41(1)(*b*),

(iv) the GEM computer simulation model results, model inputs and a detailed description of how the results were derived for 10 vehicle configurations, including the vehicle configuration with the highest model result, the lowest model result and the highest projected sales in Canada, and

(v) the number of those vehicles in each averaging set, fleet, subfleet and vehicle configuration;

(*c*) for tractors and incomplete tractors:

(i) the number of credits or deficits for each fleet or subfleet, as the case may be, calculated in accordance with paragraph 41(1)(*c*),

(ii) the CO_2 emission standard that applies to each fleet or subfleet, as the case may be, determined for A in paragraph 41(1)(*c*),

(iii) the CO_2 family emission limit for each fleet or subfleet, as the case may be, determined for B in paragraph 41(1)(*c*),

(iv) GEM computer simulation model results, model inputs and a detailed description of how the results were derived for 10 vehicle configurations, including the vehicle configuration with the highest model result, the lowest model result and the highest projected sales in Canada, and

(v) the number of tractors and incomplete tractors in each averaging set, fleet, subfleet and vehicle configuration;

(*d*) for heavy-duty engines:

(i) the number of credits or deficits for each fleet or subfleet, as the case may be, calculated in accordance with paragraph 41(1)(*d*),

(vi) pour chaque configuration de véhicule, le PNBV, la masse en état de marche, le PNBC, le type de transmission, le rapport de démultiplication et le type de moteur,

(vii) la valeur moyenne des émissions de CO_2 pour le parc, représentée par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 41(1)*a*),

(viii) la valeur des émissions de CO_2 pour chaque configuration de véhicule et sous-configuration de véhicule, représentée par l'élément B de la formule prévue au paragraphe 30(1),

(ix) le cas échéant, les valeurs moyennes des émissions de N_2O et de CH_4 pour le parc, représentées par l'élément B de la formule prévue au paragraphe 27(3),

(x) le cas échéant, les valeurs des émissions de N_2O et de CH_4 pour chaque configuration et sous-configuration de véhicule, représentées par l'élément W de la formule prévue au paragraphe 27(3),

(xi) le nombre de véhicules de chaque configuration de véhicule et sous-configuration de véhicule,

(xii) le nombre de véhicules dans chaque parc,

(xiii) le nombre de véhicules dans le groupe de calcul de points;

b) dans le cas de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets :

(i) le nombre de points ou la valeur du déficit de chaque parc ou sous-parc, selon le cas, calculés conformément à l'alinéa 41(1)*b*),

(ii) la norme d'émissions de CO_2 applicable à chaque parc ou sous-parc, selon le cas, représentée par l'élément A de la formule prévue à l'alinéa 41(1)*b*),

(iii) la limite d'émissions de la famille applicable au CO_2 pour chaque parc ou sous-parc, selon le cas, représentée par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 41(1)*b*),

(iv) les résultats de la simulation effectuée à l'aide du modèle de simulation informatique GEM, les données d'entrée de la simulation, une description détaillée des résultats obtenus pour dix configurations de véhicules, y compris la configuration de véhicule présentant le résultat de simulation le plus élevé, celle présentant le résultat le plus bas et celle dont les ventes prévues au Canada sont les plus élevées,

(v) le nombre de ces véhicules dans chaque groupe de calcul de points, parc, sous-parc et configuration de véhicule;

c) dans le cas de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets :

(i) le nombre de points ou la valeur du déficit de chaque parc ou sous-parc, selon le cas, calculés conformément à l'alinéa 41(1)*c*),

(ii) la norme d'émissions de CO_2 applicable à chaque parc ou sous-parc, selon le cas, représentée par l'élément A de la formule prévue à l'alinéa 41(1)*c*),

(ii) the N_2O and CH_4 emission standards that apply to each fleet or subfleet, as the case may be,

(iii) the CO_2 emission standard that applies to each fleet or subfleet, as the case may be, determined for A in paragraph 41(1)(*d*),

(iv) the CO_2 deteriorated emission level value of the engine configuration with the highest criteria air contaminant emission levels for each fleet or subfleet, as the case may be, determined for B in paragraph 41(1)(*d*), and

(v) the number of engines in each averaging set, fleet, subfleet, if applicable, 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 53(4).

(iii) la limite d'émissions de la famille applicable au CO_2 pour chaque parc ou sous-parc, selon le cas, représentée par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 41(1)*c*),

(iv) les résultats de la simulation effectuée à l'aide du modèle de simulation informatique GEM, les données d'entrée de la simulation, une description détaillée des résultats obtenus pour dix configurations de véhicules, y compris la configuration de véhicule présentant le résultat de simulation le plus élevé, celle présentant le résultat le plus bas et celle dont les ventes prévues au Canada sont les plus élevées,

(v) le nombre de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets dans chaque groupe de calcul de points, parc, sous-parc et configuration de véhicule;

d) dans le cas de moteurs de véhicules lourds :

(i) le nombre de points ou la valeur du déficit de chaque parc ou sous-parc, selon le cas, calculés conformément à l'alinéa 41(1)*d*),

(ii) les normes d'émissions de N_2O et de CH_4 applicables à chaque parc ou sous-parc, selon le cas,

(iii) la norme d'émissions de CO_2 applicable à chaque parc ou sous-parc, selon le cas, représentée par l'élément A de la formule prévue à l'alinéa 41(1)*d*),

(iv) la valeur du niveau d'émissions détérioré de CO_2 de la configuration de moteur présentant les niveaux d'émissions des principaux contaminants atmosphériques les plus élevés pour chaque parc ou sous-parc, selon le cas, représentée par l'élément B de la formule prévue à l'alinéa 41(1)*d*),

(v) le nombre de moteurs de chaque groupe de calcul, parc, sous-parc, le cas échéant, 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 53(4).

Additional credits

(2) In order to obtain additional credits under section 53, a company must include in its 2014 end of model year report the values referred to in paragraphs 55(7)(*o*) to (*r*).

Points supplémentaires

(2) Pour obtenir des points supplémentaires en vertu de l'article 53, l'entreprise doit inclure dans son rapport de fin d'année de modèle 2014 les valeurs visées aux alinéas 55(7)*o*) à *r*).

FORMAT OF REPORTS

FORME DU RAPPORT

Submission

57. 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, impractical to submit the report electronically in the format provided.

Transmission

57. Tout rapport exigé aux termes du présent règlement est présenté sous forme électronique selon le modèle établi par le ministre. Il est toutefois présenté par écrit dans les cas suivants :

a) aucun modèle n'a été établi par le ministre;

b) il est pratiquement impossible, pour des raisons indépendantes de la volonté de la personne tenue de le présenter, de le faire sous forme électronique selon le modèle établi.

INSTRUCTIONS

Engine installation

58. (1) A company that manufactures or imports a heavy-duty engine must ensure that every engine that is installed in a vehicle in Canada is accompanied with written instructions for installing the engine and emission control system or with the address of the place or the website where those instructions may be obtained.

Contents

(2) The instructions must contain the following information:

(*a*) detailed installation procedures for the exhaust system, emission control system, aftertreatment devices and their components;

(*b*) all necessary steps for installing any diagnostic system required under part 86 of Title 40, chapter I, subchapter C, of the CFR; and

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

Language

(3) The instructions must be provided in English, French or both official languages, as requested by the installer.

Tire maintenance

59. (1) In the case of tractors and vocational vehicles, a company must ensure that written instructions respecting tire maintenance and replacement are provided to the first retail purchaser of every vehicle.

Language

(2) The instructions must be provided in English, French or both official languages, as requested by that purchaser.

INSTRUCTIONS

Installation du moteur

58. (1) L'entreprise qui fabrique ou importe un moteur de véhicule lourd veille à ce que soient fournies avec chaque moteur qui est installé dans un véhicule au Canada des instructions écrites concernant l'installation du moteur et du système antipollution, ou l'adresse de l'endroit ou du site Web où ces instructions peuvent être obtenues.

Contenu

(2) Les instructions contiennent les renseignements suivants :

a) les procédés d'installation détaillés du système d'échappement, du système antipollution, du système de traitement postcombustion et de leurs composants;

b) toute mesure nécessaire pour installer tout système diagnostique requis aux termes de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;

c) les restrictions sur les types d'utilisation du moteur visant à assurer sa conformité aux normes d'émissions prévues dans le présent règlement.

Langue

(3) Les instructions sont fournies en anglais, en français ou dans les deux langues officielles, suivant la demande de l'installateur.

Entretien des pneus

59. (1) Dans le cas d'un véhicule spécialisé ou d'un tracteur routier, l'entreprise veille à ce que soient fournies au premier usager de chaque véhicule des instructions écrites concernant l'entretien relatif aux pneus et à leur remplacement.

Langue

(2) Les instructions sont fournies en anglais, en français ou dans les deux langues officielles, suivant la demande de l'usager.

RECORDS

EVIDENCE OF CONFORMITY

EPA certificate

60. For a heavy-duty vehicle or a heavy-duty engine that is covered by an EPA certificate and that is sold concurrently in Canada and the United States, evidence of conformity in respect of a company for the purposes of paragraph 153(1)(*b*) of the Act consists of

(*a*) a copy of the EPA certificate covering the vehicle or the engine and, if applicable, a copy of the evidence of the EPA approval concerning the vehicle or the engine as referred to in paragraph 34(6)(*a*) or subsection 46(1), as the case may be;

(*b*) a document demonstrating that the vehicle or the engine that is covered by the EPA certificate is sold concurrently in Canada and the United States;

(*c*) a copy of the records submitted to the EPA in support of the application or amended application for the EPA certificate in respect of the vehicle or the engine; and

(*d*) a U.S. emission control information label or, in the case of a heavy-duty engine, a U.S. engine

DOSSIERS

JUSTIFICATION DE LA CONFORMITÉ

Certificat de l'EPA

60. Pour l'application de l'alinéa 153(1)*b*) de la Loi à l'égard d'une entreprise, dans le cas d'un véhicule lourd ou d'un moteur de véhicule lourd visé par un certificat de l'EPA et vendu au Canada et aux États-Unis durant la même période, les éléments de justification de la conformité sont les suivants :

a) une copie du certificat de l'EPA pour le véhicule ou le moteur et, le cas échéant, une copie de la preuve des approbations de l'EPA pour le véhicule ou le moteur visées à l'alinéa 34(6)*a*) ou au paragraphe 46(1), selon le cas;

b) un document établissant que le véhicule ou le moteur visé par ce certificat est vendu au Canada et aux États-Unis durant la même période;

c) une copie des dossiers présentés à l'EPA à l'appui de la demande de certificat de l'EPA ou de la demande modifiée d'un tel certificat pour le véhicule ou le moteur;

d) une étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions des véhicules ou, dans le cas d'un moteur de véhicule lourd, une étiquette

information label that is permanently affixed to the vehicle or the engine in the form and location set out in

(i) section 35 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR, and section 135 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart B, of the CFR, for the applicable model year of the heavy-duty vehicle, and

(ii) section 35 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR, and section 135 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart B, of the CFR, for the applicable model year of the heavy-duty engine.

américaine d'information sur les moteurs, apposée en permanence sur le véhicule ou le moteur en la forme et à l'endroit prévus, pour l'année de modèle en question :

(i) dans le cas d'un véhicule lourd, à l'article 35 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR et à l'article 135 de la sous-partie B, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR,

(ii) dans le cas d'un moteur de véhicule lourd, à l'article 35 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR et à l'article 135, sous-partie B, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

No EPA certificate

61. (1) For the purposes of paragraph 153(1)(*b*) of the Act, a company must obtain and produce evidence of conformity for a heavy-duty vehicle or a heavy-duty engine — other than one referred to in section 60 — in a form and manner satisfactory to the Minister instead of as specified in that section.

Non-certification de l'EPA

61. (1) Pour l'application de l'alinéa 153(1)*b*) de la Loi à l'égard d'une entreprise, dans le cas d'un véhicule lourd ou d'un moteur de véhicule lourd autre que celui visé à l'article 60, celle-ci obtient et produit la justification de la conformité selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes plutôt que conformément à cet article.

Time of submission

(2) For greater certainty, a company must submit the evidence of conformity to the Minister before importing a heavy-duty vehicle or a heavy-duty engine or applying a national emissions mark to it.

Moment de transmission

(2) Il est entendu que l'entreprise fournit la justification de la conformité au ministre avant d'importer le véhicule lourd ou le moteur de véhicule lourd, ou d'apposer la marque nationale sur celui-ci.

Subsection 153(2) of the Act

62. For greater certainty, a company that imports a heavy-duty vehicle or a heavy-duty engine or applies a national emissions mark to it under subsection 153(2) of the Act is not required to provide the Minister with the evidence of conformity referred to in subsection 61(1) before importing it or applying a national emissions mark to it, but must provide that evidence in accordance with subsection 153(2) of the Act before the vehicle or the engine leaves the possession or control of the company and before it is presented for registration under the laws of a province or of an aboriginal government, whichever applies.

Paragraphe 153(2) de la Loi

62. Il est entendu que l'entreprise qui importe un véhicule lourd ou un moteur de véhicule lourd, ou y appose la marque nationale en application du paragraphe 153(2) de la Loi, n'est pas tenue de fournir au préalable la justification de la conformité visée au paragraphe 61(1) au ministre, mais elle est tenue de le faire, en application du paragraphe 153(2) de la Loi, avant de se départir du véhicule ou du moteur et avant la présentation du véhicule pour immatriculation sous le régime des lois d'une province ou d'un gouvernement autochtone.

FLEET AVERAGE EMISSIONS

ÉMISSIONS MOYENNES DU PARC

Contents

63. (1) A company that participates in the CO_2 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 heavy-duty incomplete vehicles, excluding those referred to in the definition "vocational vehicle" in subsection 1(1):

(i) the model year,

(ii) the fleet average CO_2 emission standard,

(iii) the fleet average CO_2 emission value and, if applicable, the fleet average N_2O and CH_4 emission values,

(iv) the values and data used in calculating the fleet average CO_2 emission standard and the fleet average CO_2 emission value and, if applicable, in calculating the fleet average N_2O and CH_4 emission values,

(v) the values and data used in calculating the number of CO_2 emission credits and, if applicable, the number of early action credits, and

Contenu

63. (1) L'entreprise qui participe au système de points relatif aux émissions de CO_2 tient, pour chacun de ses parcs, un dossier qui contient les renseignements suivants :

a) pour chaque parc de véhicules lourds et de véhicules lourds incomplets des classes 2B et 3, sauf ceux visés par la définition de « véhicule spécialisé » au paragraphe 1(1) :

(i) l'année de modèle,

(ii) la norme moyenne des émissions de CO_2,

(iii) la valeur moyenne des émissions de CO_2 et, le cas échéant, les valeurs moyennes des émissions de N_2O et de CH_4 pour le parc,

(iv) les valeurs et données utilisées pour calculer la norme moyenne et la valeur moyenne des émissions de CO_2 pour le parc et, le cas échéant, celles utilisées pour calculer les valeurs moyennes des émissions de N_2O et de CH_4,

(v) les valeurs et données utilisées pour calculer le nombre de points relatifs aux émissions

(vi) the number of CO_2 emission credits used to offset a N_2O or CH_4 emission deficit, if applicable;

(*b*) for each fleet of vocational vehicles and incomplete vocational vehicles:

(i) the model year,

(ii) the CO_2 emission standard that applies to each subfleet,

(iii) the CO_2 emission rate for each subfleet,

(iv) the values and data used in calculating the CO_2 emission rate for each subfleet, and

(v) the values and data used in calculating the number of CO_2 emission credits and, if applicable, the number of early action credits, for each fleet and subfleet;

(*c*) for each fleet of tractors and incomplete tractors:

(i) the model year,

(ii) the CO_2 emission standard that applies to each subfleet,

(iii) the CO_2 emission rate for each subfleet,

(iv) the values and data used in calculating the CO_2 emission rate for each subfleet, and

(v) the values and data used in calculating the number of CO_2 emission credits and, if applicable, the number of early action credits, for each fleet and subfleet; and

(*d*) for each fleet of heavy-duty engines:

(i) the model year,

(ii) the CO_2 emission standard that applies to each fleet and subfleet,

(iii) the CO_2 deteriorated emission level value of the engine configuration with the highest criteria air contaminant emission levels for each fleet and subfleet, and

(iv) the values and data used in calculating the number of CO_2 emission credits and, if applicable, the number of early action credits.

de CO_2 et, le cas échéant, le nombre de points d'action précoce,

(vi) le nombre de points relatifs aux émissions de CO_2 utilisés pour compenser la valeur du déficit relatif aux émissions de N_2O et de CH_4, le cas échéant;

b) pour chaque parc de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets :

(i) l'année de modèle,

(ii) la norme d'émissions de CO_2 applicable à chaque sous-parc,

(iii) le taux d'émissions de CO_2 de chaque sous-parc,

(iv) les valeurs et données utilisées pour calculer le taux d'émissions de CO_2 de chaque sous-parc,

(v) les valeurs et données utilisées pour calculer le nombre de points relatifs aux émissions de CO_2 et, le cas échéant, le nombre de points d'action précoce de chaque parc et sous-parc;

c) pour chaque parc de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets :

(i) l'année de modèle,

(ii) la norme d'émissions de CO_2 applicable à chaque sous-parc,

(iii) le taux d'émissions de CO_2 de chaque sous-parc,

(iv) les valeurs et données utilisées pour calculer le taux d'émissions de CO_2 de chaque sous-parc,

(v) les valeurs et données utilisées pour calculer le nombre de points relatifs aux émissions de CO_2 et, le cas échéant, le nombre de points d'action précoce de chaque parc et sous-parc;

d) pour chaque parc de moteurs de véhicules lourds :

(i) l'année de modèle,

(ii) la norme d'émissions de CO_2 applicable à chaque parc et sous-parc,

(iii) la valeur du niveau d'émissions détérioré de CO_2 de la configuration de moteur présentant les niveaux d'émissions des principaux contaminants atmosphériques les plus élevés de chaque parc et sous-parc,

(iv) les valeurs et données utilisées pour calculer le nombre de points relatifs aux émissions de CO_2 et, le cas échéant, le nombre de points d'action précoce.

Contents — heavy-duty vehicles

(2) A company must maintain records containing the following information for each heavy-duty vehicle in the fleets referred to in paragraphs (1)(*a*) to (*c*):

(*a*) the model year and vehicle configuration or subfleet of the vehicle, as the case may be;

(*b*) the CO_2 emission standard that applies to each fleet or subfleet, as the case may be;

(*c*) for a vehicle covered by an EPA certificate, the applicable test group described in subpart S of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR;

(*d*) the name and street address of the plant where the vehicle was assembled;

Contenu — véhicules lourds

(2) Pour chaque véhicule lourd du parc visé 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 d'émissions de CO_2 applicable au parc ou au sous-parc, selon le cas;

c) dans le cas d'un véhicule visé par un certificat de l'EPA, le groupe d'essai applicable visé à la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;

d) les nom et adresse municipale de l'usine où le véhicule a été assemblé;

(*e*) the vehicle identification number;

(*f*) the CO_2 emission value that applies to the fleet of the vehicle or the CO_2 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, if applicable, the subfleet of the engine;

(*b*) the date of manufacture;

(*c*) the gross power;

(*d*) an identification of the emission control system;

(*e*) the CO_2 emission standard that applies to the fleet or subfleet of the engine, as the case may be;

(*f*) for an engine covered by an EPA certificate, the applicable engine family;

(*g*) the name of the engine manufacturer;

(*h*) the unique identification number of the engine;

(*i*) if the engine belongs to the engine configuration with the highest criteria air contaminant emission levels, 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.

e) le numéro d'identification du véhicule;

f) la valeur des émissions de CO_2 applicable au parc du véhicule ou le taux d'émissions de CO_2 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 du parc visé 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 cas échéant, le sous-parc du moteur;

b) la date de fabrication;

c) la puissance brute;

d) une identification du système antipollution;

e) la norme d'émissions de CO_2 applicable au parc ou au sous-parc du moteur, selon le cas;

f) dans le cas d'un moteur visé par un certificat de l'EPA, la famille de moteur applicable;

g) le nom de l'entreprise qui a fabriqué le moteur;

h) le numéro d'identification unique du moteur;

i) si le moteur appartient à la configuration de moteur présentant les niveaux d'émissions des principaux contaminants atmosphériques les plus élevés, le facteur de détérioration, s'il s'agit d'un facteur de détérioration multiplicatif ou 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.

MAINTENANCE AND SUBMISSION OF RECORDS

TENUE DES DOSSIERS ET PRÉSENTATION DE L'INFORMATION

Maintenance of records

64. (1) For heavy-duty vehicles and heavy-duty engines of each model year, a company must maintain in writing or in a readily readable electronic or optical form

(*a*) a copy of the reports referred to in sections 54 to 56 for a period of at least eight years after the end of the calendar year that corresponds to the model year in question;

(*b*) the evidence of conformity and records referred to in sections 60 and 61 for a period of at least eight years after the day on which the main assembly of the vehicle or manufacture of the engine was completed; and

(*c*) the records referred to in section 63 for a period of at least eight years after the end of the calendar year that corresponds to the model year in question.

Durée de conservation

64. (1) L'entreprise tient les documents ci-après à l'égard des véhicules lourds et des moteurs de véhicules lourds de chaque année de modèle, par écrit ou sous une forme électronique ou optique facilement lisible, et les conserve pendant la période précisée :

a) au moins huit ans après la fin de l'année civile qui correspond à l'année de modèle, une copie des rapports prévus aux articles 54 à 56;

b) au moins huit ans après la date de la fin de l'assemblage principal du véhicule ou de la fabrication du moteur, les éléments de justification de la conformité et les dossiers visés aux articles 60 et 61;

c) au moins huit ans après la fin de l'année civile qui correspond à l'année de modèle, les dossiers prévus à l'article 63.

Records maintained on behalf of a 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.

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, elle 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 subsection (1), 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 60 or 61 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.

Délai

(3) Si le ministre demande par écrit à l'entreprise de lui fournir un élément de la justification de la conformité ou un dossier mentionné au paragraphe (1), ou un résumé de l'un ou l'autre de ceux-ci, l'entreprise les lui remet, dans l'une ou l'autre des langues officielles, au plus tard :

a) quarante jours après la date où la demande a été remise à l'entreprise;

b) si les éléments de la justification de la conformité ou les dossiers visés aux articles 60 ou 61 doivent être traduits d'une langue autre que le français ou l'anglais, soixante jours après la date où la demande a été remise à l'entreprise.

IMPORTATION DOCUMENT

DOCUMENT D'IMPORTATION

Importation for exhibition, demonstration, evaluation or testing

65. The declaration referred to in paragraph 155(1)(*a*) of the Act must be made in accordance with section 41 of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

Importation à des fins promotionnelles ou expérimentales

65. La justification que la personne est tenue de donner en application de l'alinéa 155(1)*a*) de la Loi doit être faite conformément à l'article 41 du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

RENTAL RATE

TAUX DE LOCATION

Rental rate

66. The annual rental rate to be paid to a company by the Minister under subsection 159(1) of the Act, prorated on a daily basis for each day that a vehicle or an engine is made available, is the rate prescribed in section 43 of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

Taux de location

66. Le taux de location annuel que le ministre paie à une entreprise aux termes du paragraphe 159(1) de la Loi est calculé au prorata pour chaque jour où le véhicule ou le moteur est retenu et est égal au taux précisé à l'article 43 du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

APPLICATION FOR EXEMPTION

DEMANDE DE DISPENSE

Application

67. A company applying under section 156 of the Act for an exemption from conformity to any standard specified under these Regulations must submit in writing to the Minister the information set out in section 44 of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

Demande

67. L'entreprise qui demande, au titre de l'article 156 de la Loi, à être dispensée de se conformer à l'une ou l'autre des normes prévues par le présent règlement doit fournir par écrit au ministre les renseignements précisés à l'article 44 du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

DEFECT INFORMATION

INFORMATION SUR LES DÉFAUTS

Notice of defect

68. (1) The notice of defect referred to in subsections 157(1) and (4) of the Act must be given in writing and must contain the information set out in subsection 45(1) of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

Forme de l'avis

68. (1) L'avis de défaut visé aux paragraphes 157(1) ou (4) de la Loi est donné par écrit et contient les renseignements précisés au paragraphe 45(1) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

Reports

(2) In respect of a notice of defect issued under these Regulations, a company must comply with subsections 45(2) and (3) of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

Rapports

(2) L'entreprise qui donne un avis de défaut en application du présent règlement est tenue de se conformer aux paragraphes 45(2) et (3) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

Applicable standard

(3) For the application of section 157 of the Act, the CO_2 emission standard that applies

(*a*) to a Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicle and heavy-duty incomplete vehicle — excluding those referred to in the definition "vocational vehicle" in subsection 1(1) — or to a spark-ignition engine of a Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicle or heavy-duty incomplete vehicle that conforms to the alternative CO_2 emission standard referred to in section 32, is the product of 1.1 multiplied by the deteriorated emission

Norme applicable

(3) Pour l'application de l'article 157 de la Loi, la norme d'émissions de CO_2 qui régit les véhicules et les moteurs ci-après correspond :

a) dans le cas d'un véhicule lourd ou d'un véhicule lourd incomplet des classes 2B et 3 — sauf ceux visés par la définition de « véhicule spécialisé » au paragraphe 1(1) — ou d'un moteur à allumage commandé d'un véhicule lourd ou d'un véhicule lourd incomplet des classes 2B et 3 qui est conforme à la norme de rechange de CO_2 visée à l'article 32, au produit de 1,1 par la valeur

level applicable for that vehicle, rounded to the nearest 0.1 gram per mile;

(*b*) to a vocational vehicle is the result of the GEM computer simulation model using the parameters specified in subsection 33(2);

(*c*) to a tractor — other than a low-roof or mid-roof tractor referred to in subsection 34(5) — is the result of the GEM computer simulation model using the parameters specified in subsection 34(2), except that the coefficient of aerodynamic drag may originate from a bin that is one level higher than that of the subject vehicle;

(*d*) to a low-roof or mid-roof tractor referred to in subsection 34(5), is the result of the GEM computer simulation model using the parameters specified in subsection 34(2);

(*e*) to a heavy-duty engine — other than an engine referred to in paragraphs (*f*) and (*g*) — is the product of 1.03 multiplied by the applicable standard set out in section 36 for that engine, rounded to the nearest 0.1 gram of CO_2 per BHP-hr or in the case of an engine that is grouped into a fleet or subfleet referred to in section 25, as the case may be, the product of 1.03 multiplied by the deteriorated emission level applicable to the engine configuration from that fleet or subfleet, as the case may be, with the highest criteria air contaminant emission levels, rounded to the nearest 0.1 gram of CO_2 per BHP-hr;

(*f*) to a heavy-duty engine that conforms to the alternative CO_2 emission standard for engines of the 2014 to 2016 model years referred to in subsection 37(1), is the product of 1.03 multiplied by the applicable alternative CO_2 emission standard, rounded to the nearest 0.1 gram of CO_2 per BHP-hr; and

(*g*) to a heavy-duty engine that conforms to the alternative CO_2 emission standard for engines of the 2013 to 2016 model years referred to in subsection 37(2), is the product of 1.03 multiplied by the applicable alternative CO_2 emission standard, rounded to the nearest 0.1 gram of CO_2 per BHP-hr.

du niveau d'émissions détérioré applicable à ce véhicule, arrondi au 0,1 g/mille le plus proche;

b) dans le cas d'un véhicule spécialisé, au résultat de la simulation à l'aide du modèle de simulation informatique GEM utilisant les paramètres mentionnés au paragraphe 33(2);

c) dans le cas d'un tracteur routier, autre qu'un tracteur routier à toit bas ou moyen visé au paragraphe 34(5), au résultat de l'utilisation du modèle de simulation informatique GEM utilisant les paramètres mentionnés au paragraphe 34(2), à l'exception du coefficient de traînée qui peut provenir d'une série d'un niveau plus élevé que le véhicule en cause;

d) dans le cas d'un tracteur routier à toit bas ou moyen visé au paragraphe 34(5), au résultat la simulation à l'aide du modèle de simulation informatique GEM utilisant les paramètres visés au paragraphe 34(2);

e) dans le cas d'un moteur de véhicule lourd, sauf celui visé aux alinéas *f*) et *g*), au produit de 1,03 par la norme applicable visée à l'article 36 pour ce moteur, arrondi au 0,1 gramme de CO_2 par BHP-heure le plus proche ou, dans le cas d'un moteur regroupé dans un parc ou un sous-parc visé à l'article 25, selon le cas, le produit de 1,03 par la valeur du niveau d'émissions détérioré de CO_2 de la configuration de moteur présentant les niveaux d'émissions des principaux contaminants atmosphériques les plus élevés de ce parc ou de ce sous-parc, selon le cas, arrondi au 0,1 gramme de CO_2 par BHP-heure le plus proche;

f) dans le cas d'un moteur de véhicule lourd conforme à la norme d'émissions de CO_2 de rechange pour les moteurs des années de modèle 2014 à 2016 visées au paragraphe 37(1), au produit de 1,03 par la norme de rechange d'émissions de CO_2, arrondi au 0,1 gramme de CO_2 par BHP-heure le plus proche;

g) dans le cas d'un moteur de véhicule lourd conforme aux normes de rechange d'émissions pour les moteurs des années de modèle 2013 à 2016 visées au paragraphe 37(2), au produit de 1,03 par la norme de rechange d'émissions, arrondi au 0,1 gramme de CO_2 par BHP-heure le plus proche.

COMING INTO FORCE

Registration

69. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

[15-1-o]

ENTRÉE EN VIGUEUR

Enregistrement

69. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

[15-1-o]

INDEX

Vol. 146, No. 15 — April 14, 2012

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS

Canadian International Trade Tribunal
Mattress innerspring units — Order 913
Notice No. HA-2012-001 — Appeal 912
Professional, administrative and management support services — Inquiry 912

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission
Decisions
2012-187 and 2012-201 914
* Notice to interested parties 913

Public Service Commission
Public Service Employment Act
Permission granted (Bourque, Jocelyne) 914
Permission granted (Harris, Lisa Lynn) 914

GOVERNMENT NOTICES

Environment, Dept. of the
Canadian Environmental Protection Act, 1999
Permit No. 4543-2-06720 904

Notice of Vacancies
Public Service Staffing Tribunal 908

Transport, Dept. of
Canada Shipping Act, 2001
Eastern Canada Response Corporation Ltd. 905

MISCELLANEOUS NOTICES

Admiral Fish Farms Ltd., aquaculture facilities in Seal Cove, N.B. 916
* Allied Irish Banks, p.l.c., release of assets 916
Arch Insurance Company, assumption reinsurance agreement 916
* Berkshire Hathaway Reinsurance (Ireland) Limited, application for an order 917
Canada-Israel Committee, surrender of charter 917
SOCIÉTÉ STRATÉJ - POUR L'AVANCEMENT DES MINISTÈRES (LA), surrender of charter 918
* Wilmington Trust Canada, Ltd., application to establish a trust company 918

PARLIAMENT

Chief Electoral Officer
Canada Elections Act
Deregistration of registered electoral district associations 911

House of Commons
* Filing applications for private bills (First Session, Forty-First Parliament) 911

PROPOSED REGULATIONS

Environment, Dept. of the
Canadian Environmental Protection Act, 1999
Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations 920

SUPPLEMENTS

Environment, Dept. of the
Canadian Environmental Protection Act, 1999
Notice requiring the preparation and implementation of pollution prevention plans with respect to bisphenol A in industrial effluents

INDEX

Vol. 146, n° 15 — Le 14 avril 2012

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

Admiral Fish Farms Ltd., installations aquacoles dans l'anse Seal (N.-B.) 916
* Allied Irish Banks, p.l.c., libération d'actif 916
* Berkshire Hathaway Reinsurance (Ireland) Limited, demande d'agrément 917
Comité Canada-Israel, abandon de charte 917
Compagnie d'assurance Arch, convention de réassurance de prise en charge 916
* Société de fiducie Wilmington Canada, ltée., demande d'établissement d'une société de fiducie 918
SOCIÉTÉ STRATÉJ - POUR L'AVANCEMENT DES MINISTÈRES (LA), abandon de charte 918

AVIS DU GOUVERNEMENT

Avis de postes vacants
Tribunal de la dotation de la fonction publique 908
Environnement, min. de l'
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)
Permis n° 4543-2-06720 904
Transports, min. des
Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada
Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée 905

COMMISSIONS

Commission de la fonction publique
Loi sur l'emploi dans la fonction publique
Permission accordée (Bourque, Jocelyne) 914
Permission accordée (Harris, Lisa Lynn 914
Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes
* Avis aux intéressés 913
Décisions
2012-187 et 2012-201 914
Tribunal canadien du commerce extérieur
Avis n° HA-2012-001 — Appel 912
Blocs-ressorts pour matelas — Ordonnance 913
Services de soutien professionnel et administratif et services de soutien à la gestion — Enquête 912

PARLEMENT

Chambre des communes
* Demandes introductives de projets de loi privés (Première session, quarante et unième législature) 911
Directeur général des élections
Loi électorale du Canada
Radiation d'associations de circonscription enregistrées 911

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Environnement, min. de l'
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 920

SUPPLÉMENTS

Environnement, min. de l'
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)
Avis obligeant l'élaboration et l'exécution de plans de prévention de la pollution à l'égard du bisphénol A dans les effluents industriels

Supplement
Canada Gazette, Part I
April 14, 2012

Supplément
Gazette du Canada, Partie I
Le 14 avril 2012

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

Notice Requiring the Preparation and Implementation of Pollution Prevention Plans with Respect to Bisphenol A in Industrial Effluents

Avis obligeant l'élaboration et l'exécution de plans de prévention de la pollution à l'égard du bisphénol A dans les effluents industriels

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice requiring the preparation and implementation of pollution prevention plans with respect to bisphenol A in industrial effluents

Pursuant to section 91 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (hereinafter referred to as the "Act"), the Minister of the Environment published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 16, 2010, a *Proposed notice requiring the preparation and implementation of pollution prevention plans with respect to bisphenol A in industrial effluents*.

Whereas persons were given the opportunity to file comments with respect to the proposed Notice for a comment period of 60 days; and

Whereas the Minister of the Environment has considered all comments received.

Notice is hereby given that, under subsection 56(1) of the Act, the Minister of the Environment requires any person or class of persons described in section 2 of the Notice to prepare and implement a pollution prevention plan in respect of the substances listed in this Notice which are specified on Schedule 1 of the Act.

More information on pollution prevention planning can be found in the *Pollution Prevention Planning Provisions of Part 4 of the* Canadian Environmental Protection Act, 1999*: Guidelines for Implementation*. These guidelines and other information related to pollution prevention and pollution prevention planning can be found in the "Pollution Prevention Planning" section of Environment Canada's Web site at www.ec.gc.ca/planp2-p2plan.

PETER KENT
Minister of the Environment

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Avis obligeant l'élaboration et l'exécution de plans de prévention de la pollution à l'égard du bisphénol A dans les effluents industriels

En application de l'article 91 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [ci-après appelée la « Loi »], le ministre de l'Environnement a publié, le 16 octobre 2010, dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, une *Proposition d'avis exigeant l'élaboration et l'exécution de plans de prévention de la pollution à l'égard du bisphénol A dans les effluents industriels*.

Attendu que toute personne a eu la possibilité d'envoyer des commentaires sur la proposition d'avis pendant une période de commentaires de 60 jours;

Attendu que le ministre de l'Environnement a pris en considération tous les commentaires reçus.

Avis est par les présentes donné que, conformément au paragraphe 56(1) de la Loi, le ministre de l'Environnement oblige toute personne ou catégorie de personnes visée à l'article 2 du présent avis à élaborer et à exécuter un plan de prévention de la pollution à l'égard des substances mentionnées dans le présent avis et figurant à l'annexe 1 de la Loi.

De plus amples renseignements sur la planification de la prévention de la pollution sont présentés dans le document intitulé *Dispositions relatives à la planification de la prévention de la pollution de la partie 4 de la* Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) *: Directives visant la mise en œuvre*. Ces directives ainsi que d'autres renseignements au sujet de la prévention de la pollution et de la planification de la prévention de la pollution sont disponibles dans la section « Planification de la prévention de la pollution » du site Web d'Environnement Canada à l'adresse www.ec.gc.ca/planp2-p2plan.

Le ministre de l'Environnement
PETER KENT

NOTICE REQUIRING THE PREPARATION AND IMPLEMENTATION OF POLLUTION PREVENTION PLANS WITH RESPECT TO BISPHENOL A IN INDUSTRIAL EFFLUENTS

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of Part 4 of the Act, the Minister of the Environment requires any person or class of persons described in section 2 of the Notice to prepare and implement a pollution prevention plan in respect of bisphenol A in industrial effluents.

1. Definitions

The definitions in this section apply to the Notice.

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

"Bisphenol A or BPA" means Phenol, 4,4′-(1-Methylethylidene)bis-, Chemical Abstracts Service (CAS)[1] Number 80-05-7.

[1] The Chemical Abstracts Service (CAS) Information is the property of the American Chemical Society and any use or redistribution, except as required in supporting regulatory requirements and/or for reports to the Government when the information and the reports are required by law or administrative policy, is not permitted without the prior, written permission of the American Chemical Society.

AVIS OBLIGEANT L'ÉLABORATION ET L'EXÉCUTION DE PLANS DE PRÉVENTION DE LA POLLUTION À L'ÉGARD DU BISPHÉNOL A DANS LES EFFLUENTS INDUSTRIELS

Avis est par les présentes donné que, conformément aux dispositions de la partie 4 de la Loi, le ministre de l'Environnement oblige toute personne ou catégorie de personnes visée à l'article 2 de l'avis à élaborer et à exécuter un plan de prévention de la pollution à l'égard du bisphénol A dans les effluents industriels.

1. Définitions

Les définitions qui suivent s'appliquent à l'avis.

« Année civile » se rapporte à une année complète commençant le 1er janvier et se terminant le 31 décembre.

« Avis » signifie l'avis obligeant l'élaboration et l'exécution de plans de prévention de la pollution à l'égard du bisphénol A dans les effluents industriels.

"Calendar year" refers to a complete year beginning January 1 and ending December 31.

"Final discharge point" is an identifiable discharge point beyond which the industrial facility owner or operator no longer exercises control over quality of the effluent.

"Effluent" means process wastewater from an industrial facility released into the off-site wastewater system or to surface water.

"Minister" means the Minister of the Environment.

"Normal operating conditions" means representative of regular or typical operating conditions related to the manufacture or use of bisphenol A or mixture containing bisphenol A which results in an effluent containing bisphenol A at the final discharge point.

"Notice" means the Notice requiring the preparation and implementation of pollution prevention plans with respect to bisphenol A in industrial effluents.

"Plan" means a pollution prevention plan.

« Bisphénol A ou BPA » signifie le phénol, 4,4′ -(1-méthyléthylidène)bis-, numéro de registre du Chemical Abstracts Service (CAS)[1] 80-05-7.

« Conditions normales d'exploitation » signifient les conditions représentatives des conditions d'exploitation normales ou typiques liées à la fabrication ou à l'utilisation du bisphénol A ou d'un mélange contenant du bisphénol A, desquelles résultent un rejet d'un effluent contenant du bisphénol A au point de rejet final.

« Effluent » signifie les eaux usées d'une installation industrielle qui sont rejetées dans un système d'assainissement hors site ou dans des eaux de surface.

« Loi » signifie *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)].

« Ministre » signifie le ministre de l'Environnement.

« Plan » signifie un plan de prévention de la pollution.

« Point de rejet final » correspond à un point de rejet déterminé au-delà duquel le propriétaire ou l'exploitant de l'installation industrielle n'exerce plus aucun contrôle sur la qualité de l'effluent.

2. Person or class of persons required to prepare and implement a plan

(1) The Notice applies to any person or class of persons who owns or operates an industrial facility which, during the calendar year prior to the date of publication of the Notice, or any calendar year thereafter meets any of the following criteria:

(*a*) Manufactures bisphenol A in a quantity greater than 100 kg and, as a result of manufacture, the effluent at the final discharge point of the facility contains bisphenol A;

(*b*) Uses bisphenol A in a quantity greater than 100 kg and, as a result of use, the effluent at the final discharge point of the facility contains bisphenol A; or

(*c*) Uses a mixture containing bisphenol A in a quantity greater than 100 kg and, as a result of use, the effluent at the final discharge point of the facility contains bisphenol A.

(2) The Notice applies to any person or class of persons who is the successor or assign of the persons identified in subsection 2(1).

(3) Despite subsection 2(1), the Notice does not apply to any person or class of persons who releases an effluent containing bisphenol A resulting exclusively from pulp and paper recycling, scientific research or laboratory testing.

2. Personne ou catégorie de personnes devant élaborer et exécuter un plan

(1) L'avis s'applique à toute personne ou catégorie de personnes possédant ou exploitant une installation industrielle qui, pendant l'année civile précédant la date de publication de l'avis ou pendant toute année civile subséquente, rencontre l'un des critères suivants :

a) fabrique du bisphénol A en quantité supérieure à 100 kg et, en raison de la fabrication, l'effluent au point de rejet final de l'installation contient du bisphénol A;

b) utilise du bisphénol en quantité supérieure à 100 kg et, en raison de l'utilisation, l'effluent au point de rejet final de l'installation contient du bisphénol A;

c) utilise un mélange contenant du bisphénol A en quantité supérieure à 100 kg et, en raison de l'utilisation, l'effluent au point de rejet final de l'installation contient du bisphénol A.

(2) L'avis s'applique à toute personne ou catégorie de personnes qui est le successeur ou l'ayant droit des personnes visées au paragraphe 2(1).

(3) Nonobstant le paragraphe 2(1), l'avis ne s'applique pas à toute personne ou catégorie de personnes qui rejette un effluent contenant du bisphénol A provenant uniquement des activités de recyclage de pâtes et papiers, de recherche scientifique ou d'essais en laboratoire.

3. Activities in relation to which the plan is to be prepared

(1) The Minister requires any persons or class of persons identified in section 2 of the Notice to prepare and implement a plan in relation to the release of bisphenol A in effluents through

(*a*) the manufacture of bisphenol A; or

(*b*) the use of bisphenol A or a mixture containing bisphenol A during processing or manufacturing activities.

(2) Despite subsection 3(1), a plan does not have to be prepared and implemented in relation to effluent containing bisphenol A resulting exclusively from pulp and paper recycling, scientific research or laboratory testing.

3. Activités pour lesquelles le plan doit être élaboré

(1) Le ministre exige que toute personne ou catégorie de personnes visée à l'article 2 de l'avis élabore et exécute un plan relatif au rejet de bisphénol A dans les effluents résultant de :

a) la fabrication de bisphénol A;

b) l'utilisation de bisphénol A ou d'un mélange contenant du bisphénol A dans le cadre d'activités de transformation ou de fabrication.

(2) Nonobstant le paragraphe 3(1), un plan ne doit pas être élaboré ou exécuté pour les rejets contenant du bisphénol A provenant uniquement des activités de recyclage de pâtes et papiers, de recherche scientifique ou d'essais de laboratoire.

[1] Le numéro de registre du Chemical Abstracts Service (CAS) est la propriété de l'American Chemical Society. Toute utilisation ou redistribution, sauf si elle sert à répondre aux besoins législatifs ou est nécessaire pour les rapports destinés au gouvernement lorsque des renseignements et des rapports sont exigés par la loi ou une politique administrative, est interdite sans l'autorisation écrite préalable de l'American Chemical Society.

4. Factors to consider in preparing the plan

The Minister requires any person or class of persons identified in section 2 of the Notice to consider the following factors when preparing their plan:

(1) Bisphenol A was declared toxic under section 64 of the Act and was added to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of the Act. The final Screening Assessment Report concluded that bisphenol A is entering or may be entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity or constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health. Bisphenol A is acutely toxic to aquatic organisms and is a known endocrine disruptor.

(2) The risk management objective of this Notice is continual improvement towards reaching the lowest level of bisphenol A in the environment. This is to be accomplished by achieving and maintaining the lowest total bisphenol A concentration that is economically and technically feasible and is less than 1.75 µg/L in the effluent released at the final discharge point of the facility through methods other than dilution.

(3) In preparing a plan, any person or class of persons subject to the Notice is to give first consideration to pollution prevention activities prior to considering pollution control activities. "Pollution prevention," as defined in section 3 of the Act, means "the use of processes, practices, materials, products, substances or energy that avoid or minimize the creation of pollutants and waste and reduce the overall risk to the environment or human health."

(4) The use of alternatives to bisphenol A should be considered to reduce or minimize environmental and human health risks. The chosen alternatives should not have, through their degradation, the potential to produce bisphenol A.

(5) Sampling and analysis should be completed as described below:

(*a*) Effluent samples should be collected in such a way that they are representative of the effluent containing bisphenol A released at a final discharge point under normal operating conditions;

(*b*) Effluent samples should be collected and analyzed a minimum of four times per year;

(*c*) Sampling and analysis of the samples should be performed in accordance with what are generally accepted standards of good scientific practice at the time of the analysis; and

(*d*) Analysis of the samples should be performed by a laboratory that is accredited by a Canadian accrediting body under the International Organization for Standardization standard ISO/IEC 17025 titled *General Requirements for the Competence of Testing and Calibration Laboratories*, as amended from time to time.

(6) The following documents should be kept with the plan:

(*a*) a description and the location of all final discharge points; and

(*b*) a description of the factors (e.g. type of technology, human factor, accidental releases, type of manufacturing, daily use) that could increase the quantity or concentration of bisphenol A in the facility's effluent.

(7) Monitoring of the plan should include one year of sampling and analysis at the final discharge point(s) after the risk management objective set in subsection 4(2) of the Notice is met. Sampling and analysis should be conducted as specified in subsection 4(5) of the Notice.

4. Facteurs à prendre en considération au moment de l'élaboration du plan

Le ministre exige qu'au moment d'élaborer son plan, la personne ou catégorie de personnes désignée à l'article 2 de l'avis prenne en considération les facteurs suivants :

(1) Le bisphénol A a été déclaré toxique en vertu de l'article 64 de la Loi et il a été inscrit à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la Loi. Le rapport d'évaluation préalable finale a permis de conclure que le bisphénol A pénètre ou peut pénétrer dans l'environnement en une quantité ou une concentration ou dans des conditions de nature à avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sur la diversité biologique ou qu'il constitue ou peut constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaine. Le bisphénol A cause une toxicité aiguë chez les organismes aquatiques et un effet perturbateur endocrinien a été démontré.

(2) L'objectif de gestion du risque du présent avis est l'amélioration continue dans le but d'arriver au niveau minimal de bisphénol A dans l'environnement. Cela doit être accompli en atteignant et en maintenant la concentration totale de bisphénol A la plus faible qui est techniquement et économiquement possible et qui est inférieure à 1,75 µg/L dans les effluents au point de rejet final de l'installation en utilisant des méthodes autres que la dilution.

(3) Lors de l'élaboration d'un plan, toute personne ou catégorie de personnes assujettie à l'avis doit, avant d'envisager des activités de contrôle de la pollution, accorder la priorité aux activités de prévention de la pollution. La « prévention de la pollution », telle qu'elle est définie à l'article 3 de la Loi, signifie « l'utilisation de procédés, pratiques, matériaux, produits, substances ou formes d'énergie qui, d'une part, empêchent ou réduisent au minimum la production de polluants ou de déchets, et, d'autre part, réduisent les risques d'atteinte à l'environnement ou à la santé humaine ».

(4) L'utilisation de produits de remplacement du bisphénol A devrait être prise en considération pour prévenir ou réduire au minimum les risques pour l'environnement et la santé humaine. Les produits de remplacement choisis ne doivent pas, par dégradation, mener à la formation de bisphénol A.

(5) L'échantillonnage et les analyses devraient être faits tel qu'il est décrit ci-dessous :

a) Les échantillons sont prélevés de manière à assurer la représentativité des effluents de l'installation qui contiennent le bisphénol A et qui sont rejetés à un point de rejet final dans les conditions normales d'exploitation;

b) Les échantillons sont prélevés et analysés au minimum quatre fois par année;

c) Les analyses et les échantillonnages sont effectués conformément aux normes généralement reconnues régissant les bonnes pratiques scientifiques en vigueur au moment de l'analyse;

d) Les analyses sont effectuées par un laboratoire agréé par un organisme d'accréditation canadien en vertu de la norme ISO/IEC 17025 de l'Organisation internationale de normalisation, intitulée *Exigences générales concernant la compétence des laboratoires d'étalonnages et d'essais*, y compris toutes ses révisions.

(6) Les documents suivants devraient être conservés avec le plan :

a) une description et une désignation de l'emplacement de tous les points de rejet final;

b) une description des facteurs (par exemple le type de technologie, le facteur humain, le rejet accidentel, le type de fabrication, l'utilisation quotidienne) qui pourraient faire

(8) The Minister will evaluate the effectiveness of the Notice with respect to the risk management objective set out in subsection 4(2) of the Notice in order to determine whether other measures, including regulations, are needed to further prevent or reduce negative impacts of bisphenol A on the environment or human health.

5. Period within which the plan is to be prepared

(1) For a person or class of persons subject to the Notice on the date of publication in the *Canada Gazette*, Part I, the Minister requires that the plan be prepared and that its implementation be initiated no later than December 31, 2012.

(2) For a person or class of persons becoming subject to the Notice after the date of publication in the *Canada Gazette*, Part I, the Minister requires that the plan be prepared and that its implementation be initiated no later than six months from becoming subject to the Notice.

6. Period within which the plan is to be implemented

(1) For a person or class of persons subject to the Notice on the date of publication in the *Canada Gazette*, Part I, the Minister requires that the plan be implemented no later than December 31, 2016.

(2) For a person or class of persons becoming subject to the Notice after the date of publication in the *Canada Gazette*, Part I, the Minister requires that the plan be implemented no later than 24 months from becoming subject to the Notice.

7. Content of the plan

A person or class of persons identified in section 2 of the Notice is to determine the appropriate content of that person's plan; however, the plan must meet all the requirements of the Notice. The plan must also contain the information required to file the Declaration of Preparation referred to in section 9 of the Notice, the information required to file the Declaration of Implementation referred to in section 10 of the Notice, and the information to file the Interim Progress Reports referred to in section 12 of the Notice.

8. Requirement to keep the plan and related records

(1) Under section 59 of the Act, any person or class of persons identified in section 2 of the Notice must keep a copy of the plan at the place in Canada for which the plan is prepared. Where a single plan is prepared for more than one facility, a copy of that plan must be kept at each location.

(2) Any person or class of persons identified in section 2 of the Notice must keep the plan and any records pertaining to the plan for a minimum of five years following the date set out in section 6 of the Notice.

9. Declaration of Preparation

Under subsection 58(1) of the Act, any person or class of persons identified in section 2 of the Notice must file, within 30 days after the end of the period for the preparation of the plan specified in section 5 or extended under section 14 of the Notice, a written

augmenter la quantité ou la concentration de bisphénol A dans les effluents de l'installation.

(7) Les mesures de surveillance du plan devraient inclure une année d'échantillonnage et d'analyse au(x) point(s) de rejet final après l'atteinte de l'objectif de gestion du risque énoncé au paragraphe 4(2) de l'avis. L'échantillonnage et l'analyse doivent être menés conformément au paragraphe 4(5) de l'avis.

(8) Le ministre évaluera l'efficacité de l'avis par rapport à l'objectif de gestion du risque précisé dans le paragraphe 4(2) de l'avis afin de déterminer si d'autres mesures, y compris un règlement, sont requises pour prévenir ou réduire davantage les impacts négatifs du bisphénol A sur l'environnement ou la santé humaine.

5. Délai imparti pour l'élaboration du plan

(1) Pour toute personne ou catégorie de personnes assujettie à l'avis à sa date de publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le ministre exige que le plan soit élaboré et que son exécution soit commencée au plus tard le 31 décembre 2012.

(2) Pour toute personne ou catégorie de personnes devenant assujettie à l'avis après sa date de publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le ministre exige que le plan soit élaboré et que son exécution soit commencée au plus tard six mois après la date à laquelle la personne ou la catégorie de personnes est devenue assujettie à l'avis.

6. Délai imparti pour l'exécution du plan

(1) Pour toute personne ou catégorie de personnes assujettie à l'avis à sa date de publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le ministre exige que le plan soit exécuté au plus tard le 31 décembre 2016.

(2) Pour toute personne ou catégorie de personnes devenant assujettie à l'avis après sa date de publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le ministre exige que le plan soit exécuté au plus tard 24 mois après la date à laquelle la personne ou la catégorie de personnes est devenue assujettie à l'avis.

7. Contenu du plan

La personne ou catégorie de personnes désignée à l'article 2 de l'avis doit déterminer le contenu qui est approprié pour son plan. Toutefois, le plan doit satisfaire à toutes les exigences de l'avis. Le plan doit également inclure tous les renseignements nécessaires pour soumettre la déclaration confirmant l'élaboration mentionnée à l'article 9 de l'avis, la déclaration confirmant l'exécution mentionnée à l'article 10 de l'avis ainsi que les rapports provisoires mentionnés à l'article 12 de l'avis.

8. Obligation de conserver le plan et dossiers connexes

(1) En vertu de l'article 59 de la Loi, toute personne ou catégorie de personnes désignée à l'article 2 de l'avis doit conserver, au Canada, une copie du plan au lieu pour lequel le plan a été élaboré. Lorsqu'un seul plan est élaboré pour plus d'une installation, une copie de ce plan doit être conservée à chacun de ces emplacements.

(2) Toute personne ou catégorie de personnes désignée à l'article 2 de l'avis doit conserver le plan et tous les dossiers relatifs au plan pendant un minimum de cinq ans après la date mentionnée à l'article 6 de l'avis.

9. Déclaration confirmant l'élaboration

En vertu du paragraphe 58(1) de la Loi, la personne ou catégorie de personnes désignée à l'article 2 doit déposer par écrit auprès du ministre, dans les 30 jours suivant la fin du délai fixé à l'article 5 ou la fin du délai prorogé conformément à l'article 14

"Declaration That a Pollution Prevention Plan Has Been Prepared and Is Being Implemented — Notice Requiring the Preparation and Implementation of Pollution Prevention Plans with Respect to Bisphenol A (BPA) in Industrial Effluents (Subsection 58(1) of CEPA 1999)." This Declaration must be submitted to the Minister, using the form that the Minister provides and that contains the information set out in Schedule 1 of the Notice. Where a person or class of persons has prepared a single plan for several facilities, a separate Declaration of Preparation must be filed for each facility.

10. Declaration of Implementation

Under subsection 58(2) of the Act, any person or class of persons identified in section 2 of the Notice must file within 30 days after the end of the period for the completion of the implementation of the plan specified in section 6 or extended under section 14 of the Notice, a written "Declaration That a Pollution Prevention Plan Has Been Implemented — Notice Requiring Preparation and Implementation of Pollution Prevention Plans with Respect to Bisphenol A (BPA) in Industrial Effluents (Subsection 58(2) of CEPA 1999)." This Declaration must be submitted to the Minister, using the form that the Minister provides and that contains the information set out in Schedule 5 of the Notice. Where a person or class of persons has prepared a single plan for several facilities, a separate Declaration of Implementation must be filed for each facility.

11. Filing of amended declarations

Under subsection 58(3) of the Act, where a person or class of persons identified in section 2 of the Notice has filed a written Declaration of Preparation or a written Declaration of Implementation, referred to in sections 9 and 10 of the Notice, and the Declaration contains information that, at any time after the filing, has become false or misleading, the person or class of persons must file an amended Declaration to the Minister within 30 days after the time that the information became false or misleading, using the appropriate form referred to in section 9 or 10 of the Notice.

12. Interim progress reports

A person or class of persons identified in section 2 of the Notice must file to the Minister, on or before each of the dates below, a written "Interim Progress Report — Pollution Prevention Planning Notice with Respect to Bisphenol A (BPA) in Industrial Effluents," using the form that the Minister provides and that contains the information set out in Schedule 4 of the Notice. If a Declaration of Implementation is submitted before an Interim Progress Report is due, the requirement to submit the Interim Progress Report is nullified.

(1) For a person or class of persons subject to the Notice on the date of publication in the *Canada Gazette*, Part I,

— Interim Progress Report No. 1 — January 31, 2014;

— Interim Progress Report No. 2 — January 31, 2015; and

— Interim Progress Report No. 3 — January 31, 2016.

(2) For a person or class of persons becoming subject to the Notice after the date of publication in the *Canada Gazette*, Part I,

— No interim progress reports are required.

de l'avis, une « Déclaration confirmant qu'un plan de prévention de la pollution a été élaboré et qu'il est en cours d'exécution — Avis obligeant l'élaboration et l'exécution de plans de prévention de la pollution à l'égard du bisphénol A (BPA) dans les effluents industriels [paragraphe 58(1) de la LCPE (1999)] ». Cette déclaration doit être déposée auprès du ministre en utilisant le formulaire fourni par le ministre et contenir tous les renseignements prévus à l'annexe 1 de l'avis. Dans le cas où une personne ou catégorie de personnes élabore un seul plan pour plusieurs installations, une déclaration distincte confirmant l'élaboration doit être déposée pour chacune de ces installations.

10. Déclaration confirmant l'exécution

En vertu du paragraphe 58(2) de la Loi, toute personne ou catégorie de personnes désignée à l'article 2 de l'avis doit déposer dans les 30 jours suivant la fin de la période d'exécution du plan fixée à l'article 6 ou du délai prorogé en vertu de l'article 14 de l'avis, une « Déclaration confirmant l'exécution d'un plan de prévention de la pollution à l'égard du bisphénol A (BPA) dans les effluents industriels [paragraphe 58(2) de la LCPE (1999)] ». Cette déclaration doit être déposée auprès du ministre en utilisant le formulaire fourni par le ministre et contenir tous les renseignements prévus à l'annexe 5 de l'avis. Dans le cas où une personne ou catégorie de personnes élabore un seul plan pour plusieurs installations, une déclaration distincte confirmant l'exécution doit être déposée pour chacune de ces installations.

11. Dépôt d'une déclaration corrective

En vertu du paragraphe 58(3) de la Loi, lorsqu'une personne ou une catégorie de personnes a déposé par écrit une déclaration confirmant l'élaboration ou une déclaration confirmant l'exécution, tel qu'il est mentionné à l'article 9 ou 10 de l'avis, et que la déclaration contient des renseignements qui deviennent faux ou trompeurs à une date ultérieure, la personne ou catégorie de personnes doit déposer auprès du ministre une déclaration corrective dans les 30 jours suivant la date à laquelle les renseignements déposés sont devenus faux ou trompeurs, en utilisant selon le cas, le formulaire mentionné à l'article 9 ou 10 de l'avis.

12. Rapports provisoires

Une personne ou catégorie de personnes désignée à l'article 2 de l'avis doit déposer par écrit auprès du ministre, avant les dates mentionnées ci-dessous ou à ces dates, en utilisant le formulaire fourni par le ministre, un « Rapport provisoire — Avis de planification de la prévention de la pollution à l'égard du bisphénol A (BPA) dans les effluents industriels ». Le rapport doit contenir les renseignements prévus à l'annexe 4 de l'avis. Si une déclaration confirmant l'exécution du plan est déposée avant la date limite de présentation d'un rapport provisoire, l'obligation de présenter un tel rapport provisoire est alors annulée.

(1) Pour une personne ou catégorie de personnes assujettie à l'avis à sa date de publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*,

— Premier rapport provisoire — Échéance : le 31 janvier 2014;

— Deuxième rapport provisoire — Échéance : le 31 janvier 2015;

— Troisième rapport provisoire — Échéance : le 31 janvier 2016.

(2) Pour une personne ou catégorie de personnes devenant assujettie à l'avis après la date de sa publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*,

— Aucun rapport provisoire n'est requis.

(3) For a person or class of persons who has been granted a time extension in accordance with section 14 of the Notice for longer than one year, an Interim Progress Report is required on an annual basis on or before January 31 each year for the length of the time extension.

13. Use of a plan prepared or implemented for another purpose

Under subsection 57(1) of the Act, a person or class of persons may use a plan prepared or implemented for another purpose to satisfy the requirements of sections 2 to 8 of the Notice. Under subsection 57(2) of the Act, where a person or class of persons uses a plan that does not meet all the requirements of the Notice, the person or class of persons must either amend the plan so that it meets all of those requirements or prepare an additional plan that meets the remainder of those requirements. A person or class of persons using existing plans must still file the Declaration of Preparation referred to in section 9 of the Notice, the Declaration of Implementation referred to in section 10 of the Notice, any amended declarations referred to in section 11 of the Notice where applicable, and any Interim Progress Reports required under section 12 of the Notice.

14. Extension of time

Under subsection 56(3) of the Act, where the Minister is of the opinion that further time beyond the period referred to in section 5 of the Notice is needed to prepare the plan, or that further time beyond the period referred to in section 6 of the Notice is needed to implement the plan, the Minister may extend the period for a person or class of persons who submits a written "Request for Time Extension Notice Requiring the Preparation and Implementation of Pollution Prevention Plans with Respect to Bisphenol A (BPA) in Industrial Effluents (Subsection 56(3) of the Act)." The written request must use the form that the Minister provides, contain the information set out in Schedule 3 of the Notice, and be made before the expiry of the date referred to in the applicable section 5 or section 6 of the Notice or before the expiry of any extended period.

15. Application for waiver of factors to consider

Under subsection 56(5) of the Act, the Minister may waive the requirement for a person or class of persons to consider a factor in preparing the plan specified in section 4 of the Notice where the Minister is of the opinion that it is neither reasonable nor practicable to consider a factor on the basis of reasons provided by that person or class of persons when submitting a written "Request for Waiver of the Requirement to Consider a Factor or Factors — Notice Requiring the Preparation and Implementation of Pollution Prevention Plans with Respect to Bisphenol A (BPA) in Industrial Effluents (Subsection 56(5) of the Act)." The written request must use the form that the Minister provides and contain the information set out in Schedule 2 of the Notice. Such a request must be made before the expiry of the period within which the plan is to be prepared as referred to in section 5 of the Notice or before the expiry of any extended period.

16. More information on pollution prevention planning

Additional information and guidance on preparing plans may be obtained from

- The Pollution Prevention section of Environment Canada's Web site (www.ec.gc.ca/p2);
- The Pollution Prevention Planning section of Environment Canada's Web site (www.ec.gc.ca/planp2-p2plan);

(3) Pour une personne ou catégorie de personnes qui a obtenu une prorogation de délai en vertu de l'article 14 de l'avis pour plus d'un an, un rapport provisoire est requis sur une base annuelle au plus tard le 31 janvier de chaque année pendant toute la durée de la prorogation.

13. Utilisation d'un plan élaboré ou exécuté à une autre fin

En vertu du paragraphe 57(1) de la Loi, une personne ou une catégorie de personnes peut utiliser un plan de prévention de la pollution élaboré ou exécuté à une autre fin pour satisfaire aux exigences des articles 2 à 8 de l'avis. En vertu du paragraphe 57(2) de la Loi, lorsqu'une personne ou catégorie de personnes utilise un plan qui ne répond pas à toutes les exigences de l'avis, cette personne ou catégorie de personnes doit modifier le plan afin qu'il réponde à toutes les exigences de l'avis ou élaborer un plan complémentaire qui satisfait aux exigences non remplies. La personne ou catégorie de personnes qui utilise un plan existant doit néanmoins déposer une déclaration confirmant l'élaboration conformément à l'article 9 de l'avis, une déclaration confirmant l'exécution conformément à l'article 10 de l'avis, toute déclaration corrective conformément à l'article 11 de l'avis et, lorsque requis, tous les rapports provisoires conformément à l'article 12 de l'avis.

14. Prorogation du délai

En vertu du paragraphe 56(3) de la Loi, lorsque le ministre estime qu'un délai plus long que celui fixé à l'article 5 de l'avis est nécessaire pour l'élaboration du plan, ou qu'un délai plus long que celui fixé à l'article 6 de l'avis est requis pour l'exécution du plan, le ministre peut proroger le délai pour une personne ou catégorie de personnes qui présente par écrit une « Demande de prorogation du délai — Avis obligeant l'élaboration et l'exécution d'un plan de prévention de la pollution à l'égard du bisphénol A (BPA) dans les effluents industriels [paragraphe 56(3) de la Loi] ». La demande écrite doit être faite à l'aide du formulaire fourni par le ministre, comporter les renseignements prévus à l'annexe 3 de l'avis et être présentée avant la fin du délai imparti précisé aux articles 5 ou 6 de l'avis ou avant l'expiration de toute autre prorogation du délai.

15. Demande de dérogation à l'obligation de prendre en considération certains facteurs

En vertu du paragraphe 56(5) de la Loi, le ministre peut exempter une personne ou une catégorie de personnes de l'obligation de prendre en considération, au moment de l'élaboration du plan, un facteur énuméré à l'article 4 de l'avis s'il estime que cela est déraisonnable ou impossible à la lumière des motifs présentés par écrit par la personne ou la catégorie de personnes dans la « Demande de dérogation à l'obligation de prendre en considération certains facteurs — Avis obligeant l'élaboration et l'exécution de plans de prévention de la pollution à l'égard du bisphénol A (BPA) dans les effluents industriels [paragraphe 56(5) de la Loi] ». La demande écrite doit être faite à l'aide du formulaire fourni par le ministre, comporter les renseignements prévus à l'annexe 2 de l'avis et être présentée avant la fin du délai d'élaboration du plan fixé à l'article 5 de l'avis ou avant l'expiration de tout autre prorogation du délai.

16. Renseignements supplémentaires relatifs à la planification de la prévention de la pollution

Des renseignements supplémentaires et des directives pour la préparation de plans de prévention de la pollution peuvent être obtenus en consultant :

- le site Web de la Prévention de la pollution d'Environnement Canada (www.ec.gc.ca/p2);

- The CEPA Environmental Registry (www.ec.gc.ca/CEPARegistry/plans/P2/); and
- The Canadian Pollution Prevention Information Clearinghouse (www.ec.gc.ca/ccipp-cppic/).

17. Notice Reference Code: P2BPA

For administrative purposes, all communication with Environment Canada concerning the Notice should refer to the following Notice Reference Code: P2BPA.

18. Public disclosure of information and forms

The Minister of the Environment intends to publish the information submitted in response to the Notice in Schedules 1, 4 and 5 in the Pollution Prevention Planning section of Environment Canada's Web site.

Under section 313 of the Act all persons submitting information to the Minister are entitled to submit a request that specific information be treated as confidential. Persons submitting such a request should include the reasons for that request.

The Notice includes the following documents:

Schedule 1: Declaration That a Pollution Prevention Plan Has Been Prepared and Is Being Implemented — Notice Requiring the Preparation and Implementation of Pollution Prevention Plans with Respect to Bisphenol A (BPA) in Industrial Effluents (Subsection 58(1) of CEPA 1999);

Schedule 2: Request for Waiver of the Requirement to Consider a Factor or Factors — Notice Requiring the Preparation and Implementation of Pollution Prevention Plans with Respect to Bisphenol A (BPA) in Industrial Effluents (Subsection 56(5) of CEPA 1999);

Schedule 3: Request for Time Extension — Notice Requiring the Preparation or Implementation of Pollution Prevention Plans with Respect to Bisphenol A (BPA) in Industrial Effluents (Subsection 56(3) of CEPA 1999);

Schedule 4: Interim Progress Report — Pollution Prevention Planning Notice with Respect to Bisphenol A (BPA) in Industrial Effluents; and

Schedule 5: Declaration That a Pollution Prevention Plan Has Been Implemented — Notice Requiring the Preparation and Implementation of Pollution Prevention Plans with Respect to Bisphenol A (BPA) in Industrial Effluents (Subsection 58(2) of CEPA 1999).

Forms referred to in the Notice (Schedules 1 to 5) are published as part of the Notice and may be filled out electronically using the Pollution Prevention Planning Online Reporting Tool found on Environment Canada's Web site at www.ec.gc.ca/planp2-p2plan.

For guidance on how to complete the Schedules (1 to 5), please refer to Information Sheet: Using the Pollution Prevention (P2) Planning Online Reporting Tool to Submit a Schedule which can be found on Environment Canada's Web site at www.ec.gc.ca/planp2-p2plan/default.asp?lang=En&n=78FC5C6D-1.

- le site Web de la Planification de la prévention de la pollution d'Environnement Canada (www.ec.gc.ca/planp2-p2plan);
- le registre environnemental de la LCPE (www.ec.gc.ca/registrelcpe/plans/P2/default/cfm);
- Le Centre canadien d'information sur la prévention de la pollution (www.ec.gc.ca/ccipp-cppic/).

17. Code de référence de l'avis : P2BPA

À des fins administratives, toutes les communications avec Environnement Canada concernant l'avis doivent mentionner le code de référence de l'avis suivant : P2BPA.

18. Divulgation publique de renseignements et formulaires

Le ministre de l'Environnement a l'intention de publier les renseignements soumis en réponse aux annexes 1, 4 et 5 de l'avis dans la section Planification de la prévention de la pollution du site Web d'Environnement Canada.

Toute personne qui a soumis des renseignements au ministre est autorisée à demander par écrit, en vertu de l'article 313 de la Loi, que certains renseignements soient considérés comme confidentiels. Les personnes soumettant une telle demande devraient indiquer les raisons de cette demande.

L'avis comprend les documents suivants :

Annexe 1 : Déclaration confirmant qu'un plan de prévention de la pollution a été élaboré et qu'il est en cours d'exécution — Avis obligeant l'élaboration et l'exécution de plans de prévention de la pollution à l'égard du bisphénol A (BPA) dans les effluents industriels [paragraphe 58(1) de la LCPE (1999)];

Annexe 2 : Demande de dérogation à l'obligation de prendre en considération certains facteurs — Avis obligeant l'élaboration et l'exécution de plans de prévention de la pollution à l'égard du bisphénol A (BPA) dans les effluents industriels [paragraphe 56(5) de la LCPE (1999)];

Annexe 3 : Demande de prorogation du délai — Avis obligeant l'élaboration et l'exécution d'un plan de prévention de la pollution à l'égard du bisphénol A (BPA) dans les effluents industriels [paragraphe 56(3) de la LCPE (1999)];

Annexe 4 : Rapport provisoire — Avis de planification de la prévention de la pollution à l'égard du bisphénol A (BPA) dans les effluents industriels;

Annexe 5 : Déclaration confirmant l'exécution d'un plan de prévention de la pollution — Avis obligeant l'élaboration et l'exécution de plans de prévention de la pollution à l'égard du bisphénol A (BPA) dans les effluents industriels [paragraphe 58(2) de la LCPE (1999)].

Les formulaires (annexes 1 à 5) mentionnés dans l'avis sont publiés conjointement avec celui-ci et ils peuvent être remplis électroniquement à l'aide de l'outil de déclaration en ligne de la planification de la prévention de la pollution sur le site Web d'Environnement Canada à l'adresse www.ec.gc.ca/planp2-p2plan.

Pour obtenir des instructions sur la façon de remplir les annexes (1 à 5), veuillez vous référer au Feuillet d'information : Marche à suivre pour faire une déclaration au moyen de l'outil de déclaration en ligne de la planification de la prévention de la pollution à l'adresse www.ec.gc.ca/planp2-p2plan/default.asp?lang=Fr&n=78FC5C6D-1.

19. Environment Canada contact information

For questions or comments about the Notice, please contact

Director
Products Division
Environment Canada
200 Sacré-Cœur Boulevard, 3rd Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 1-888-391-3426 or 819-953-9322 (Local)
Fax: 1-888-391-3695 or 819-953-3132 (Local)
Email: Products.Produits@ec.gc.ca

For more information about pollution prevention planning, please contact

Regulatory Innovation and Management Systems
Environment Canada
351 Saint-Joseph Boulevard, 20th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-994-0186
Fax: 819-953-7970
Email: LCPEplansP2-CEPAP2plans@ec.gc.ca

19. Personnes-ressources à Environnement Canada

Pour toute question ou tout commentaire au sujet de l'avis, veuillez communiquer avec :

Directeur
Division des produits
Environnement Canada
200, boulevard Sacré-Cœur, 3e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 1-888-391-3426 ou 819-953-9322 (appel local)
Télécopieur : 1-888-391-3695 ou 819-953-3132 (appel local)
Courriel : Products.Produits@ec.gc.ca

Pour obtenir plus de renseignements sur la planification de la prévention de la pollution, veuillez communiquer avec :

Innovation réglementaire et systèmes de gestion
Environnement Canada
351, boulevard Saint-Joseph, 20e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-994-0186
Télécopieur : 819-953-7970
Courriel : LCPEplansP2-CEPAP2plans@ec.gc.ca

EXPLANATORY NOTE

(*This note is not part of the Notice.*)

Compliance with the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (hereinafter referred to as the "Act") is mandatory under subsection 272(1) of the Act. Subsection 272(2) of the Act defines the penalties for persons who commit offences under the Act. Subsections 273(1) and 273(2) further outline the terms and penalties of those persons providing false or misleading information. Penalties under both subsections 272(2) and 273(2) include fines of not more than $1 million, imprisonment for a term of not more than three years, or both.

For additional information on the Act, the *Compliance and Enforcement Policy for the Canadian Environmental Protection Act, 1999* and on applicable penalties, please contact the Enforcement Branch by email at environmental.enforcement@ec.gc.ca. The Policy is available at www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=En&n=954B7684-1.

NOTE EXPLICATIVE

(*Cette note ne fait pas partie du présent avis.*)

En vertu du paragraphe 272(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [ci-après appelée la « Loi »], la conformité à la Loi est obligatoire. Le paragraphe 272(2) de la Loi détermine les peines applicables aux contrevenants. De plus, les paragraphes 273(1) et 273(2) déterminent les conditions d'infraction et les peines applicables à quiconque communique des renseignements faux ou trompeurs. Les paragraphes 272(2) et 273(2) édictent une amende maximale d'un million de dollars et un emprisonnement maximal de trois ans, ou l'une de ces peines.

Pour obtenir des renseignements additionnels sur la Loi, la *Politique d'observation et d'application de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* et les peines applicables, veuillez communiquer avec la Direction de l'application de la loi par courriel (environmental.enforcement@ec.gc.ca). La politique est disponible sur le site Internet à l'adresse suivante : www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=Fr&n=954B7684-1.

NOTE: Do not fill out this form as it appears in the *Canada Gazette*. Please contact Environment Canada for information about electronic reporting, as provided in sections 18 and 19 of the Notice.

Schedule 1: Declaration That a Pollution Prevention Plan Has Been Prepared and Is Being Implemented — Notice Requiring the Preparation and Implementation of Pollution Prevention Plans with Respect to Bisphenol A (BPA) in Industrial Effluents (Subsection 58(1) of CEPA 1999)

Notice Reference Code: P2BPA

For guidance on how to complete this Declaration please refer to the "Instructions for Completing Schedules required by the Pollution Prevention Planning Notice with respect to Bisphenol A in Industrial Effluents." These instructions can be found in the Pollution Prevention (P2) Planning section of Environment Canada's Web site at www.ec.gc.ca/planp2-p2plan/default.asp?lang=En&n=6A389B0B-1.

Is this an amendment to a Declaration previously submitted? ☐ Yes ☐ No

If yes, please specify the amended parts and reasons below. In addition, please complete Parts 1.0 and 9.0 and any other Parts of this Declaration for which previously reported information has become false or misleading. Previously reported information that is unchanged need not be resubmitted.

If no, please proceed to Part 1.0 of this Declaration.

Amendment Part(s)

Please specify the parts of the Declaration that you would like to amend.

Amendment Reason(s)

Please specify the reason for each of the amendments that you would like to make.

1.0 Information on the Person or Class of Persons Subject to the Notice

Name of the Person or Class of Persons Subject to the Notice: _____

Facility Name: _____

Street Address of Facility: _____

City: _____ Province/Territory: _____ Postal Code: _____

Telephone Number: _____ Email: _____
(with area code)

Mailing Address of Facility
(if different from Street Address): _____

City: _____ Province/Territory: _____ Postal Code: _____

National Pollutant Release Inventory ID (if no ID, leave blank): _____

Six-digit North American Industry Classification System (NAICS) Code (if no Code, leave blank): _____

Please enter the name of a General Contact for the facility. This contact information will be used by Environment Canada to correspond with your facility on items related to your submission, including your facility registration and password required for login and reporting online.

General Contact Information

First Name: _____

Last Name: _____

Email: _____

Position/Job Title: _____

Telephone Number: _____
(with area code)

Fax Number (if available): _____
(with area code)

If the Technical Contact is different from the General Contact, please complete the Technical Contact information below.

Facility Technical Contact

First Name: _____

Last Name: _____

Email: _____

Telephone Number: _____
(with area code)

Fax Number (if available): _____
(with area code)

2.0 Use of Plans Prepared or Implemented for Another Purpose

Is the Pollution Prevention Plan used to fulfill the obligations of the Notice:

- a Pollution Prevention Plan that was previously prepared on a voluntary basis? ☐ Yes ☐ No
- a Pollution Prevention Plan that was previously prepared for another government or under another act of Parliament? ☐ Yes ☐ No

If yes, identify the other government requirement(s) or Acts of Parliament.

*Parts 3.0 through 7.0 must be completed separately for **each** activity selected in Part 3.0 below.*

3.0 Substance and Activity

Substance and Activity for which information is required (choose all those that apply):

☐ Manufacture of BPA (If selected, please complete Part 4.1.1.)
☐ Use of BPA or any mixture that contains BPA during processing and manufacturing (If selected, please complete Part 4.1.2.)

4.0 Baseline Information Prior to Implementation of the Pollution Prevention Plan

Notes:

a) Wherever possible, the data collected in Parts 4.1, 4.2, 4.3 and 4.4 of this Declaration are consistent with the reporting requirements of the National Pollutant Release Inventory (NPRI).

b) In Part 4, where indicated, use the following Basis of Estimate Codes to describe how each quantity reported in this Part of the Declaration was determined:

M1 Continuous Emission Monitoring System
M2 Predictive Emission Monitoring
M3 Source Testing
C Mass Balance
E1 Site-specific Emission Factors
E2 Published Emission Factors
O Engineering Estimates
X Other (please specify)

c) This Declaration requires reporting of data from the **2012** Preparation Year (from January 1 to December 31).

If you are reporting data for a year other than the above-specified year, check all those that apply.

☐ Person or class of persons subject to the Notice has been granted a time extension to prepare a plan, which results in a Preparation Year other than **2012**

OR

☐ Person or class of persons became subject to the Notice after the date of publication, which results in a Preparation Year other than **2012**

If either of the above is applicable, indicate the new Preparation Year for which you are reporting: _____. All references to the Preparation Year **2012** throughout this Declaration will be replaced by this new Preparation Year.

4.1 Nature of Activity

For the activity identified in Part 3.0 of this Declaration, indicate the nature of such activity at the facility for the Preparation Year. More than one nature of activity may be identified in each Part. Select all that apply.

Please complete table 4.1.1 if the activity selected in Part 3 is "Manufacture of BPA."

Please complete table 4.1.2 if the activity selected in Part 3 is "Use of BPA or any mixture that contains BPA during processing and manufacturing." It should be noted that more than one Nature of Activity may be applicable. Select at least one that applies.

In addition, report the total quantity of BPA manufactured or used during the Preparation Year, in kilograms (**kg**), for these activities, and the Basis of Estimate Code (see Part 4.0, Note b) in the appropriate field below.

4.1.1 Manufacture of BPA

Nature of Activity	Total Quantity Manufactured (kg)	Basis of Estimate Code
☐ For on-site use		
☐ For sale/distribution		
☐ As a by-product		
☐ As an impurity		
☐ Other		
Total		

If you checked "Other," please provide a description: _____

4.1.2 Use of BPA or any mixture that contains BPA to process or manufacture

Nature of Activity	Total Quantity Used (kg)	Basis of Estimate Code
☐ Adhesives or Sealants		
☐ Paints or Coatings		
☐ Polyvinyl Chloride		
☐ Brake Fluids		
☐ Electrical Wire or Cable Coatings		
☐ Thermal Paper		
☐ Tires		
☐ Epoxy or Alkyd Resins		
☐ Investment Casting Waxes		
☐ Can Coatings		
☐ Reactant or Intermediate		
☐ Other		
Total		

If you checked "Reactant or Intermediate," please provide the function or purpose of the substance: _____

If you checked "Other," please provide a description: _____

4.2 Total quantity of BPA manufactured or used in the Preparation Year

Type of Activity	Total Quantity in Preparation Year (kg)
☐ Manufacture of BPA	
☐ Use of BPA or any mixture that contains BPA during processing and manufacturing	
Total	

4.3 On-Site Releases — Effluent Releases at Final Discharge Points

4.3.1 Releases to air — No data is required for Part 4.3.1 of this Declaration

4.3.2 Underground releases — No data is required for Part 4.3.2 of this Declaration

4.3.3 Releases to water

For the activity identified in Part 3.0 of this Declaration, did this facility release effluents containing the substance at any final discharge point in the Preparation Year? ☐ Yes ☐ No

If no, proceed to Part 4.4 of this Declaration.

If yes, report below the total quantity of all releases of the substance to water in **kg**, for that year, and the Basis of Estimate Code (see Part 4.0, Note b) in the appropriate field below.

Type of Releases	Total Quantity Released During the Preparation Year (kg)	Basis of Estimate Code
Surface Water		
Wastewater System		
Total		

4.3.4 Releases to land — No data is required for Part 4.3.4 of this Declaration

4.4 Off-Site Transfers

4.4.1 Off-Site Transfers for Distribution — No data is required for Part 4.4.1 of this Declaration

4.4.2 Off-Site Transfers for Disposal

For the activity identified in Part 3.0 of this Declaration, did the facility transfer the substance off-site for disposal in the Preparation Year? ☐ Yes ☐ No

If no, proceed to Part 4.5 of this Declaration.

If yes, report the total quantity of all off-site transfers of the substance for disposal in **kg**, for that year, and the Basis of Estimate Code (see Part 4.0, Note b) in the appropriate field below. Report only the net mass of the substance that was sent off-site, not the total mass of the mixture containing the substance. Report transfers to the first off-site location only, not any subsequent transfers by the waste disposal company.

Type of Transfers for Disposal	Total Quantity Transferred During the Preparation Year (kg)	Basis of Estimate Code	Facility Name and Address
Landfill			
Hazardous Waste Facility			
Returned to Distributor			
Total			

4.4.3 Off-Site Transfers for Recycling — No data is required for Part 4.4.3 of this Declaration

4.5 Additional Baseline Information

4.5.1 Sampling and Analysis

For the activity identified in Part 3.0 of this Declaration, indicate the temperature and pH of the effluent at the time of sampling, the BPA effluent concentration in **µg/L** resulting from laboratory analysis, the dates of sampling and analysis activities, as well as the laboratory name, address and accreditations for analysis of BPA at all final discharge points as described in subsection 4(5) of the Notice for the Preparation Year. In addition, provide the average temperature, pH and concentration in the appropriate fields below by totalling each column and dividing by the number of samples taken.

In the event that there is more than one final discharge point, a minimum of four samples should be taken at each location.

Final discharge point — A

Sample	Temperature (°C)	pH	Concentration of BPA at the Final Discharge Point (µg/L)	Date of Sampling	Date of Laboratory Analysis	Laboratory Name, City and Phone Number	Laboratory Accreditation Number
No. 1							
No. 2							
No. 3							
No. 4							
Average							

Final discharge point — B

Sample	Temperature (°C)	pH	Concentration of BPA at the Final Discharge Point (µg/L)	Date of Sampling	Date of Laboratory Analysis	Laboratory Name, City and Phone Number	Laboratory Accreditation Number
No. 1							
No. 2							
No. 3							
No. 4							
Average							

4.5.2 Wastewater System Name and Location

For the activity identified in Part 3.0 of this Declaration, indicate the name, location and, if known, the level of treatment (e.g. primary, secondary, tertiary) of the wastewater system where the effluent was released by the facility, as reported in Part 4.3.3 of this Declaration.

Name of Wastewater System	Location	Level of Treatment

5.0 Anticipated Actions and Results

5.1 Anticipated Action(s)

Parts 5.1.1 through 5.1.6 must be completed separately for ***each*** *and all anticipated action in the P2 plan, i.e. Part 5.1 will be completed as many times as there are anticipated actions to report.*

Describe for the activity identified in Part 3.0 of this Schedule **the status of the anticipated action** to be taken in implementing the Pollution Prevention Plan.

What is the current status of this Action?

☐ Planned/To be initiated
☐ In progress
☐ Completed

In Part 5.1.1, describe for the activity identified in Part 3.0 of this Declaration **the anticipated action to be taken** in implementing the Pollution Prevention Plan. If anticipated action includes the use of alternative substances, please include the chemical name, common name or CAS Registry Number of the substance.

5.1.1 Anticipated Action: _____

Provide a detailed description of the action in the box below:

In Parts 5.1.2 and 5.1.3, identify whether the anticipated action mentioned above represents a pollution prevention method OR an environmental protection method, by selecting one of the methods below.

5.1.2 Types of Pollution Prevention Methods:

For a detailed description of pollution prevention methods, please refer to the Pollution Prevention Planning Handbook (www.ec.gc.ca/planp2-p2plan/default.asp?lang=En&n=56875F44-1).

☐ Material or feedstock substitution (if checked, include the name of alternative substance in Part 5.1.1)
☐ Product design or reformulation (if checked, include the name of alternative substance in Part 5.1.1)
☐ Equipment or process modifications
☐ Spill and leak prevention
☐ On-site reuse, recycling or recovery
☐ Inventory management or purchasing techniques
☐ Good operating practices or training
☐ Other: _____

5.1.3 Types of Environmental Protection Methods:

☐ Energy recovery
☐ Off-site recycling
☐ Incineration with energy recovery
☐ Waste treatment
☐ On-site wastewater treatment
☐ Pollution control
☐ Disposal
☐ Other: _____

In Part 5.1.4, report, where possible, the corresponding change to annual quantity or concentration released of the substance anticipated to be achieved from implementation of that action in **kg** or **µg/L**. Indicate a decrease with a negative sign ("–") and an increase with a positive sign ("+") in front of the reported quantity or concentration. Note that predicting a quantitative change for some anticipated actions, such as employee training, may not be possible.

5.1.4 Anticipated Changes: _____

In Part 5.1.5, relate these changes to one or more specific elements of the baseline information described in Part 4 of this Declaration.

Describe which elements of the Baseline Element (see below) are affected by the changes reported in Part 5.1.4. Note: Actions may affect more than one Baseline Element.

A = total quantity manufactured or used on-site
B = total quantity released to water (surface water or wastewater system)
C = total quantity transferred for disposal off-site (landfill, hazardous waste facility, or return to distributor)
D = effluent concentration, temperature or pH
E = other (If other is selected, please provide a short description.)

5.1.5 Baseline Elements Affected: _____

In Part 5.1.6, identify the planned completion date for the above-mentioned anticipated action.

5.1.6 Planned Completion Date (YYYY-MM-DD): _____

This ends Parts 5.1.1 through 5.1.6 that must be completed separately for each and all anticipated action in the P2 plan.

5.2 Total Anticipated Results — No data is required for Part 5.2 of this Declaration

5.3 Total Anticipated Release

For the activity identified in Part 3.0 of this Declaration, indicate the anticipated change in release to surface water or wastewater systems relative to the Preparation Year. Report the total anticipated change in quantity of BPA released in kg and the average anticipated change in concentration of released BPA in µg/L in the appropriate columns below.

Important: Indicate a decrease with a negative sign ("–") and an increase with a positive sign ("+") in front of the reported quantity or concentration.

Type of Releases	Total Quantity Anticipated Change Relative to the Preparation Year (kg)	Average Concentration Anticipated Change Relative to the Preparation Year (µg/L)
Surface Water		
Wastewater System		

6.0 Monitoring and Reporting

Describe the anticipated monitoring and reporting that will be used to track progress in implementing the Pollution Prevention Plan.

7.0 Risk Management Objective

Describe how the elements of the Pollution Prevention Plan will meet the risk management objective for BPA identified in subsection 4(2) of the Notice:

(2) The risk management objective of this Notice is the continual improvement towards reaching the lowest level of bisphenol A in the environment. This is to be accomplished by achieving and maintaining the lowest total bisphenol A concentration that is economically and technically feasible and is less than 1.75 µg/L in the effluent released at a final discharge point of a facility through methods other than dilution.

If you anticipate that this plan will not meet the risk management objective, explain why.

This ends Parts 3.0 through 7.0 to be completed separately for each Activity specified in Part 3.0 above.

8.0 Factors to Consider

Describe what was done by the person or class of persons subject to the Notice to take into account the "Factors to Consider in Preparing the Plan" set out in subsections 4(3) to 4(7) of the Notice, except those factors for which a waiver has been granted by the Minister of the Environment.

4(3) Use of Pollution Prevention

4(4) Use of Alternatives (e.g. availability, cost or technology)

4(5) Sampling and Analysis activities (e.g. description of the location, frequency, method and parameters of sampling and analysis activities)

4(6) Keep additional documents with the plan (e.g. location of final discharge point, factors that contribute in increasing the concentration of BPA in effluents)

4(7) Monitoring after meeting the Risk Management Objective (RMO) [e.g. one year sampling or other monitoring activities after meeting RMO]

9.0 Certification

I hereby certify that a Pollution Prevention Plan in Respect of Bisphenol A in Industrial Effluents has been prepared and is being implemented and that the information provided in this Declaration is true, accurate and complete.

_____ _____

Signature of the Person Subject to the Notice or Duly Authorized Representative — Date

Name: _____

Please Print

Title/Position: _____

Please Print

REMARQUE : Ne pas remplir le présent formulaire tel qu'il figure dans la *Gazette du Canada*. Veuillez communiquer avec Environnement Canada pour obtenir de plus amples renseignements sur la déclaration en ligne, comme il est précisé aux articles 18 et 19 de l'avis.

Annexe 1 : Déclaration confirmant qu'un plan de prévention de la pollution a été élaboré et qu'il est en cours d'exécution — Avis obligeant l'élaboration et l'exécution de plans de prévention de la pollution à l'égard du bisphénol A (BPA) dans les effluents industriels [paragraphe 58(1) de la LCPE (1999)]

Code de référence de l'avis : P2BPA

Pour obtenir des conseils sur la marche à suivre afin de remplir la présente déclaration, veuillez consulter les directives pour remplir les annexes de l'avis de planification de la prévention de la pollution à l'égard du bisphénol A dans les effluents industriels. Ces directives se trouvent dans la section sur la planification de la prévention de la pollution (P2) du site Web d'Environnement Canada à l'adresse suivante : www.ec.gc.ca/planp2-p2plan/default.asp?lang=Fr&n=6A389B0B-1.

La présente déclaration apporte-t-elle une modification à une déclaration déjà déposée? ☐ Oui ☐ Non

Si vous avez coché « oui », précisez les parties à modifier et les motifs des modifications ci-dessous. De plus, remplissez les parties 1.0 et 9.0, ainsi que toute autre partie de cette déclaration pour laquelle des renseignements déjà déclarés sont maintenant faux ou trompeurs. Il n'est pas nécessaire de répéter les informations inchangées.

Si vous avez coché « non », passez à la partie 1.0 de la présente déclaration.

Parties à modifier

Veuillez préciser la ou les parties de la déclaration que vous souhaitez modifier.

Motifs des modifications

Veuillez préciser le ou les motifs de chacune des modifications que vous souhaitez apporter.

1.0 Renseignements sur la personne ou catégorie de personnes visée par l'avis

Nom de la personne ou catégorie de personnes visée par l'avis : _____

Nom de l'installation : _____

Adresse municipale de l'installation : _____

Ville : _____ Province/territoire : _____ Code postal : _____

Téléphone : _____ Courriel : _____
(et indicatif régional)

Adresse postale de l'installation
(si elle diffère de l'adresse municipale) : _____

Ville : _____ Province/territoire : _____ Code postal : _____

Numéro d'identification de l'Inventaire national des rejets de polluants (s'il n'y en a pas, laissez en blanc) : _____

Code à six chiffres du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN)
(s'il n'y en a pas, laissez en blanc) : _____

Veuillez fournir le nom d'une personne-ressource pour l'installation. Environnement Canada pourrait communiquer avec cette personne pour discuter de renseignements généraux relatifs à votre déclaration, notamment l'inscription de votre installation et le mot de passe nécessaire pour remplir votre déclaration en ligne.

Personne-ressource

Prénom : _____

Nom de famille : _____

Courriel : _____

Titre du poste : _____

Numéro de téléphone : _____
(et indicatif régional)

Numéro de télécopieur (si disponible) : _____
(et indicatif régional)

Si le responsable des renseignements techniques diffère de la personne-ressource, veuillez fournir les renseignements ci-dessous concernant le responsable des renseignements techniques.

Responsable des renseignements techniques de l'installation

Prénom : _____

Nom de famille : _____

Courriel : _____

Téléphone : _____
(et indicatif régional)

Télécopieur (si disponible) : _____
(et indicatif régional)

2.0 Utilisation de plans déjà élaborés ou exécutés à d'autres fins

Le plan de prévention de la pollution utilisé pour satisfaire aux exigences de cet avis a-t-il :

- été élaboré préalablement à titre volontaire? ☐ Oui ☐ Non
- été élaboré préalablement pour un autre gouvernement ou en vertu d'une autre loi fédérale? ☐ Oui ☐ Non

Si vous avez coché « oui », indiquez les exigences de cet autre gouvernement ou cette autre loi fédérale.

*Les parties 3.0 à 7.0 doivent être remplies séparément pour **chaque** activité sélectionnée dans la partie 3.0 ci-dessous.*

3.0 Substance et activité

Substance et activité pour lesquelles des renseignements sont requis (cochez toutes les cases qui s'appliquent) :

☐ Fabrication de BPA (si sélectionné, s'il vous plaît remplir la partie 4.1.1)
☐ Utilisation de BPA ou d'un (de) mélange(s) contenant du BPA au cours de la transformation et de la fabrication (si sélectionné, s'il vous plaît remplir la partie 4.1.2)

4.0 Renseignements de base avant l'exécution du plan de prévention de la pollution

Remarques :

a) Dans la mesure du possible, les données recueillies dans les parties 4.1, 4.2, 4.3 et 4.4 de la présente déclaration correspondent aux exigences de déclaration de l'Inventaire national des rejets de polluants (INRP).

b) Dans la partie 4, lorsque cela est précisé, utilisez les codes de méthodes d'estimation énumérés ci-dessous pour décrire le mode de détermination de chacune des quantités déclarées dans cette partie de la déclaration :

M1 Surveillance en continu des émissions
M2 Contrôle prédictif des émissions
M3 Analyse à la source
C Bilan massique
E1 Facteurs d'émission propres à l'installation
E2 Facteurs d'émission publiés
O Estimations techniques
X Autre (veuillez préciser)

c) Fournissez, aux fins de la présente déclaration, des données pour l'année de préparation **2012** (du 1er janvier au 31 décembre).

Si vous fournissez des données pour une année autre que l'année mentionnée ci-dessus, veuillez cocher toutes les réponses qui s'appliquent.

☐ Personne ou catégorie de personnes visée par l'avis ayant obtenu une prorogation du délai pour élaborer un plan, ce qui résulte en une année de préparation autre que **2012**

OU

☐ Personne ou catégorie de personnes devenant assujettie à l'avis après la date de sa publication, ce qui résulte en une année de préparation autre que **2012**

Si l'une ou l'autre des réponses ci-dessus s'applique, indiquez la nouvelle année de préparation pour laquelle vous déclarez des données : _____. Toutes les références à l'année de préparation **2012** dans la présente déclaration seront ainsi remplacées par cette nouvelle année de préparation.

4.1 Nature de l'activité

Pour l'activité sélectionnée à la partie 3.0 de la présente déclaration, indiquez la nature de cette activité menée à l'installation au cours de l'année de préparation. Vous pouvez sélectionner plus d'une nature de l'activité dans chaque partie. Sélectionnez toutes les réponses qui s'appliquent.

S'il vous plaît, complétez le tableau 4.1.1 si l'activité choisie à la partie 3 est « Fabrication de BPA ».

S'il vous plaît, complétez le tableau 4.1.2 si l'activité choisie à la partie 3 est « Utilisation de BPA ou d'un (de) mélange(s) contenant du BPA au cours de la transformation et de la fabrication ». Il est à noter que plus d'une nature d'activité peut être choisie. Veuillez en sélectionner au moins une qui soit applicable.

De plus, pour les activités inscrites, indiquez en kilogrammes (**kg**) la quantité totale de BPA fabriquée ou utilisée au cours de l'année de préparation et le code de la méthode d'estimation (voir la partie 4.0, note b), dans le champ approprié ci-dessous.

4.1.1 Fabrication de BPA

Nature de l'activité	Quantité totale fabriquée (kg)	Code de la méthode d'estimation
☐ Pour utilisation sur place		
☐ Pour vente ou distribution		
☐ Comme sous-produit		
☐ Comme impureté		
☐ Autre		
Total		

Si vous avez choisi « Autre », s'il vous plaît inclure une description : _____

4.1.2 Utilisation de BPA ou d'un (de) mélange(s) contenant du BPA pour transformer ou fabriquer

Nature de l'activité	Quantité totale utilisée (kg)	Code de la méthode d'estimation
☐ Adhésifs ou scellants		
☐ Peintures ou revêtements		
☐ Polychlorure de vinyle		
☐ Liquide pour freins		
☐ Revêtements de fils ou de câbles électriques		
☐ Papier thermosensible		
☐ Pneus		
☐ Résine époxyde ou résine alkyde		
☐ Cires de fonderies de précision		
☐ Revêtements intérieurs des boîtes de conserve		
☐ Réactif ou intermédiaire		
☐ Autre		
Total		

Si vous avez choisi « Réactif ou intermédiaire », s'il vous plaît inclure la fonction ou la raison d'être de la substance : _____

Si vous avez choisi « Autre », s'il vous plaît inclure une description : _____

4.2 Quantité totale de BPA fabriquée ou utilisée au cours de l'année de préparation

Type d'activité	Quantité totale au cours de l'année de préparation (kg)
☐ Fabrication de BPA	
☐ Utilisation de BPA ou d'un (de) mélange(s) contenant du BPA au cours de la transformation et de la fabrication	
Total	

4.3 Rejets sur place — Rejets d'effluents à partir des points de rejet finals

4.3.1 Rejets dans l'atmosphère — Aucune donnée n'est requise pour la partie 4.3.1 de la déclaration

4.3.2 Injections souterraines — Aucune donnée n'est requise pour la partie 4.3.2 de la déclaration

4.3.3 Rejets dans l'eau

Pour l'activité sélectionnée à la partie 3.0 de la présente déclaration, l'installation a-t-elle rejeté des effluents contenant la substance à partir d'un des points de rejet finals pendant l'année de préparation? ☐ Oui ☐ Non

Si vous avez coché « non », passez à la partie 4.4 de la présente déclaration.

Si vous avez coché « oui », inscrivez la quantité totale de tous les rejets de la substance dans l'eau en **kg**, pour l'année en question, et le code de la méthode d'estimation (voir la partie 4.0, note b) dans le champ approprié ci-dessous.

Type de rejets	Quantité totale rejetée pendant l'année de préparation (kg)	Code de la méthode d'estimation
Eaux de surface		
Système d'assainissement		
Total		

4.3.4 Rejets dans le sol — Aucune donnée n'est requise pour la partie 4.3.4 de la déclaration

4.4 Transferts hors site

4.4.1 Transferts hors site pour distribution — Aucune donnée n'est requise pour la partie 4.4.1 de cette déclaration

4.4.2 Transferts hors site pour élimination

Pour l'activité sélectionnée à la partie 3.0 de la présente déclaration, l'installation a-t-elle transféré la substance hors site pour élimination au cours de l'année de préparation? ☐ Oui ☐ Non

Si vous avez coché « non », passez à la partie 4.5 de la présente déclaration.

Si vous avez coché « oui », inscrivez la quantité totale des transferts de la substance hors site pour élimination en **kg**, au cours de l'année en question, et le code de la méthode d'estimation (voir la partie 4.0, note b) dans le champ approprié ci-dessous. N'inscrivez que la masse nette de la substance transférée hors site et non la masse totale du mélange contenant la substance. N'inscrivez que les transferts au premier emplacement hors site et non les transferts subséquents effectués par l'entreprise d'élimination des déchets.

Type de transferts pour élimination	Quantité totale transférée au cours de l'année de préparation (kg)	Code de la méthode d'estimation	Nom et adresse de l'installation
Site d'enfouissement			
Installation pour déchets dangereux			
Retour au distributeur			
Total			

4.4.3 Transferts hors site pour recyclage — Aucune donnée requise pour la partie 4.4.3 de cette déclaration

4.5 Renseignements de base supplémentaires

4.5.1 Échantillonnage et analyse

Pour l'activité sélectionnée à la partie 3.0 de la présente déclaration, indiquez la température et le pH de l'effluent au moment de l'échantillonnage; la concentration de BPA en **µg/L** dans l'effluent à la suite des résultats d'analyse; la date de l'échantillonnage et de l'analyse; ainsi que le nom, l'adresse et le numéro d'accréditation du laboratoire pour l'analyse de BPA à tous les points de rejet finals, tels qu'ils sont décrits au paragraphe 4(5) de l'avis pour l'année de préparation. De plus, veuillez indiquer la température, la concentration et le pH moyen dans les champs appropriés. Pour déterminer la moyenne, faites la somme des colonnes puis divisez le résultat par le nombre d'échantillons effectués.

Dans le cas où il y a plus d'un point de rejet final, au moins quatre échantillons devraient être prélevés à chaque emplacement.

Point de rejet final — A

Échantillon	Température (°C)	pH	Concentration de BPA au point de rejet final (µg/L)	Date de l'échantillonnage	Date de l'analyse en laboratoire	Nom, ville et numéro de téléphone du laboratoire	Numéro d'accréditation du laboratoire
N° 1							
N° 2							
N° 3							
N° 4							
Moyenne							

Point de rejet final — B

Échantillon	Température (°C)	pH	Concentration de BPA au point de rejet final (µg/L)	Date de l'échantillonnage	Date de l'analyse en laboratoire	Nom, ville et numéro de téléphone du laboratoire	Numéro d'accréditation du laboratoire
N° 1							
N° 2							
N° 3							
N° 4							
Moyenne							

4.5.2 Nom et emplacement du système d'assainissement

Pour l'activité sélectionnée à la partie 3.0 de la présente déclaration, indiquez le nom, l'emplacement et, s'il est connu, le niveau de traitement (par exemple primaire, secondaire, tertiaire) du système d'assainissement où les d'effluents ont été rejetés, tels qu'ils sont déclarés à la partie 4.3.3 de cette déclaration.

Nom du système d'assainissement	Emplacement	Niveau de traitement

5.0 Mesures et résultats prévus

5.1 Mesure prévue

Les parties 5.1.1 à 5.1.6 doivent être remplies séparément pour ***chaque*** *mesure prévue indiquée dans le plan de prévention de la pollution, c'est-à-dire qu'il faut remplir la partie 5.1 autant de fois qu'il y a de mesures prévues à déclarer.*

Décrivez, pour l'activité sélectionnée à la partie 3.0 de la présente déclaration, **l'état de la mesure prévue** visant l'exécution du plan de prévention de la pollution.

Quel est l'état actuel de cette mesure?

☐ Planifiée/à mettre en œuvre

☐ En cours

☐ Terminée

Dans la partie 5.1.1, décrivez pour l'activité sélectionnée à la partie 3.0 de la présente déclaration, **la mesure prévue** visant l'exécution du plan de prévention de la pollution. Si la mesure prévue comprend l'utilisation de substances de remplacement, veuillez indiquer leur nom chimique, leur nom commun ou leur numéro d'enregistrement CAS.

5.1.1 Mesure prévue : _____

Fournissez une description détaillée de l'action dans la boîte ci-dessous :

Dans les parties 5.1.2 et 5.1.3, indiquez si la mesure prévue mentionnée ci-dessus correspond à une méthode de prévention de la pollution OU à une méthode de protection de l'environnement, en choisissant au moins l'une des méthodes fournies ci-dessous.

5.1.2 Types de méthodes de prévention de pollution :

Pour obtenir une description détaillée des méthodes de prévention de la pollution, veuillez vous référer au Guide de planification de la prévention de la pollution (www.ec.gc.ca/planp2-p2plan/default.asp?lang=Fr&n=56875F44-1).

☐ Substitution de matériaux ou de matières premières (si vous cochez cette case, indiquez le nom du produit de remplacement dans la partie 5.1.1)
☐ Conception ou reformulation du produit (si vous cochez cette case, indiquez le nom du produit de remplacement dans la partie 5.1.1)
☐ Modifications de l'équipement ou du procédé
☐ Prévention des fuites et des déversements
☐ Récupération, réutilisation ou recyclage sur place
☐ Techniques de gestion des stocks ou d'achat
☐ Bonnes pratiques d'exploitation et formation du personnel
☐ Autres : _____

5.1.3 Types de méthodes de protection de l'environnement :

☐ Récupération d'énergie
☐ Recyclage hors site
☐ Incinération avec récupération d'énergie
☐ Traitement des déchets
☐ Assainissement autonome des eaux usées
☐ Contrôle de la pollution
☐ Élimination
☐ Autres : _____

Dans la partie 5.1.4, inscrivez, le cas échéant, le changement correspondant qui est prévu pour la quantité ou la concentration annuelle rejetée de la substance, en **kg** ou en **µg/L**, et qui résultera de la mise en œuvre de la mesure. Indiquez une diminution par le signe « – » et une augmentation par le signe « + » devant la quantité ou la concentration déclarée. Veuillez noter que la prévision d'un changement quantitatif pour certaines mesures prévues, par exemple la formation du personnel, peut être impossible.

5.1.4 Changements prévus : _____

Dans la partie 5.1.5, reliez ces changements à un ou plusieurs des éléments des renseignements de base décrits à la partie 4 de la présente déclaration.

Décrivez quel(s) élément(s) de base (voir ci-dessous) est (sont) touché(s) par les changements déclarés dans la partie 5.1.4. Remarque : Certaines mesures peuvent avoir une incidence sur plusieurs éléments de base.

A = quantité totale de la fabrication ou des utilisations sur place
B = quantité totale des rejets dans l'eau (eaux de surface ou système d'assainissement)
C = quantité totale des transferts hors site pour élimination (site d'enfouissement, installation pour déchets dangereux ou retour au distributeur)
D = concentration, température ou pH des effluents
E = autre (si sélectionné, veuillez fournir une brève description)

5.1.5 Éléments de base touchés : _____

Dans la partie 5.1.6, indiquez la date d'achèvement prévue pour la mesure prévue mentionnée ci-dessus.

5.1.6 Date d'achèvement prévue (AAAA-MM-JJ) : _____

Ceci termine les parties 5.1.1 à 5.1.6 devant être remplies séparément pour chaque mesure prévue dans le plan de prévention de la pollution.

5.2 Résultats totaux prévus — Aucune donnée n'est requise pour la partie 5.2 de cette déclaration

5.3 Rejets totaux prévus

Pour l'activité sélectionnée à la partie 3.0 de la présente déclaration, indiquez par rapport à l'année de préparation le changement prévu pour les rejets annuels du BPA dans les eaux de surface ou les rejets annuels de la substance dans un système d'assainissement. Indiquez dans les colonnes appropriées ci-dessous, le changement total prévu en quantité de BPA rejeté en kg et le changement moyen prévu en concentration de BPA rejeté en µg/L.

Important : Indiquez une diminution par le signe « – » et une augmentation par le signe « + » devant la quantité ou la concentration déclarée.

Type de rejets	Changement total en quantité prévu par rapport à l'année de préparation (kg)	Changement moyen en concentration des changements prévus par rapport à l'année de préparation (µg/L)
Eaux de surface		
Système d'assainissement		

6.0 Surveillance et rapport

Décrivez les méthodes de surveillance et de compte rendu qui seront utilisées pour suivre les progrès de l'exécution du plan de prévention de la pollution.

7.0 Objectif de gestion du risque

Décrivez comment les éléments du plan de prévention de la pollution respecteront l'objectif de gestion du risque identifié au paragraphe 4(2) de l'avis :

(2) L'objectif de gestion du risque du présent avis est l'amélioration continue dans le but d'arriver au niveau minimal de bisphénol A dans l'environnement. Ceci doit être accompli en atteignant et en maintenant la concentration totale de bisphénol A la plus faible qui est techniquement et économiquement possible et qui est inférieure à 1,75 µg/L dans les effluents au point de rejet final d'une installation en utilisant des méthodes autres que la dilution.

Dans le cas où vous prévoyez que ce plan n'atteindra pas l'objectif de gestion du risque, expliquez pourquoi.

Ceci termine les parties 3.0 à 7.0 à remplir séparément pour chaque activité mentionnée dans la partie 3.0 ci-dessus.

8.0 Facteurs à prendre en considération

Décrivez les mesures prises par la personne ou catégorie de personnes visée par l'avis pour tenir compte des « facteurs à prendre en considération au moment de l'élaboration du plan » décrits aux paragraphes 4(3) à 4(7) de l'avis, à l'exception des facteurs pour lesquels le ministre de l'Environnement a accordé une dérogation.

4(3) Utilisation de la prévention de la pollution

4(4) Utilisation de produits de remplacement (par exemple disponibilité, coût ou technologie)

4(5) Activités d'échantillonnage et d'analyse (par exemple description de l'emplacement, de la fréquence, de la méthode et des paramètres des activités d'échantillonnage et d'analyse)

4(6) Garder les documents supplémentaires avec le plan (par exemple l'emplacement du point de rejet final et les facteurs qui contribuent à augmenter la concentration de BPA dans les effluents)

4(7) Surveillance après l'atteinte de l'objectif de gestion du risque (par exemple échantillonnage d'un an ou autres activités de surveillance après avoir atteint l'objectif de gestion du risque)

9.0 Attestation

J'atteste qu'un plan de prévention de la pollution à l'égard du bisphénol A dans les effluents industriels a été élaboré et qu'il est en cours d'exécution, et que les renseignements soumis dans la présente déclaration sont véridiques, exacts et complets.

_____ _____

Signature de la personne visée par l'avis ou de la personne autorisée à la représenter — Date

Nom : _____

en caractères d'imprimerie s.v.p.

Titre/poste : _____

en caractères d'imprimerie s.v.p.

NOTE: Do not fill out this form as it appears in the *Canada Gazette*. Please contact Environment Canada for information about electronic reporting, as provided in sections 18 and 19 of the Notice.

Schedule 2: Request for Waiver of the Requirement to Consider a Factor or Factors — Notice Requiring the Preparation and Implementation of Pollution Prevention Plans with Respect to Bisphenol A (BPA) in Industrial Effluents (Subsection 56(5) of CEPA 1999)

Notice Reference Code: P2BPA

For guidance on how to complete this Request, please refer to the "Instructions for Completing the Schedules to the *Canada Gazette* Notice Requiring the Preparation and Implementation of Pollution Prevention Plans with Respect to Bisphenol A in Industrial Effluents." These Instructions can be found in the Pollution Prevention (P2) Planning section of Environment Canada's Web site at www.ec.gc.ca/planp2-p2plan/default.asp?lang=En&n=6A389B0B-1.

Is this an amendment to a Request previously submitted? ☐ Yes ☐ No

If yes, please specify the amended parts and reasons below. In addition, please complete Parts 1.0 and 4.0 and any other Parts of this Request where previously reported information has become false or misleading. Previously reported information that is unchanged need not be resubmitted.

If no, please proceed to Part 1.0 of this Request.

Amendment Part(s)

Please specify the parts of the Request that you would like to amend.

Amendment Reason(s)

Please specify the reason for each of the amendments that you would like to make.

1.0 Information on the Person or Class of Persons Subject to the Notice

Name of the Person or Class of Persons Subject to the Notice: _____

Facility Name: _____

Street Address of Facility: _____

City: _____ Province/Territory: _____ Postal Code: _____

Telephone Number: _____ Email: _____
(with area code)

Mailing Address of Facility
(if different from Street Address): _____

City: _____ Province/Territory: _____ Postal Code: _____

National Pollutant Release Inventory ID (if no ID, leave blank): _____

Six-digit North American Industry Classification System (NAICS) Code (if no Code, leave blank): _____

Please enter the name of a General Contact for the facility. This general facility contact information will be used by Environment Canada to correspond with your facility on items related to your submission, including your facility registration and password required for login and reporting online.

General Contact Information

First Name: _____

Last Name: _____

Email: _____

Position/Job Title: _____

Telephone Number: _____
(with area code)

Fax Number (if available): _____
(with area code)

If the technical contact is different from the general contact, please complete the technical contact information below.

Facility Technical Contact

First Name: _____

Last Name: _____

Email: _____

Telephone Number: _____
(with area code)

Fax Number (if available): _____
(with area code)

2.0 Factor(s) for Which a Waiver is Being Requested

Identify for which factor(s) listed in the Notice a waiver is being requested.

3.0 Rationale for Request

Explain why it would not be reasonable or practicable to consider each factor for which a waiver is requested.

Explain how the outcome of the Pollution Prevention Plan will be affected if this or these "factor(s) to consider" is (are) not taken into account.

Explain which, if any, additional factor(s) you propose to consider in preparing the Pollution Prevention Plan (optional).

4.0 Certification

I hereby certify that the information provided in this Request in Respect of BPA in Industrial Effluents is true, accurate and complete.

_____ _____

Signature of the Person Subject to the Notice or Duly Authorized Representative — Date

Name: _____
Please Print

Title/Position: _____
Please Print

REMARQUE : Ne pas remplir le présent formulaire tel qu'il figure dans la *Gazette du Canada*. Veuillez communiquer avec Environnement Canada pour obtenir de plus amples renseignements sur la déclaration en ligne, comme il est précisé aux articles 18 et 19 de l'avis.

Annexe 2 : Demande de dérogation à l'obligation de prendre en considération certains facteurs — Avis obligeant l'élaboration et l'exécution de plans de prévention de la pollution à l'égard du bisphénol A (BPA) dans les effluents industriels [paragraphe 56(5) de la LCPE (1999)]

Code de référence de l'avis : P2BPA

Pour obtenir des conseils sur la marche à suivre afin de remplir la présente demande, veuillez consulter les directives pour remplir les annexes de l'avis de la *Gazette du Canada* exigeant l'élaboration et l'exécution de plans de prévention de la pollution à l'égard du bisphénol A dans les effluents industriels. Ces directives se trouvent à la section sur la planification de la prévention de la pollution (P2) du site Web d'Environnement Canada à l'adresse suivante : www.ec.gc.ca/planp2-p2plan/default.asp?lang=Fr&n=6A389B0B-1.

La présente annexe apporte-t-elle une modification à une demande déjà déposée? ☐ Oui ☐ Non

Si vous avez coché « oui », précisez les parties à modifier et les motifs des modifications ci-dessous. De plus, remplissez les parties 1.0 et 4.0, ainsi que toute autre partie de cette demande pour laquelle des renseignements déjà déclarés sont maintenant faux ou trompeurs. Il n'est pas nécessaire de répéter les informations inchangées.

Si vous avez coché « non », passez à la partie 1.0 de la présente demande.

Parties à modifier

Veuillez préciser la ou les parties de la demande que vous souhaitez modifier.

Motifs des modifications

Veuillez préciser le ou les motifs de chacune des modifications que vous souhaitez apporter.

1.0 Renseignements sur la personne ou catégorie de personnes visée par l'avis

Nom de la personne ou catégorie de personnes visée par l'avis : _____

Nom de l'installation : _____

Adresse municipale de l'installation : _____

Ville : _____ Province/territoire : _____ Code postal : _____

Téléphone : _____ Courriel : _____
(et indicatif régional)

Adresse postale de l'installation
(si elle diffère de l'adresse municipale) : _____

Ville : _____ Province/territoire : _____ Code postal : _____

Numéro d'identification de l'Inventaire national des rejets de polluants (s'il n'y en a pas, laissez en blanc) : _____

Code à six chiffres du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN)
(s'il n'y en a pas, laissez en blanc) : _____

Veuillez fournir le nom d'une personne-ressource pour l'installation. Environnement Canada pourrait communiquer avec cette personne pour discuter de renseignements généraux relatifs à votre déclaration, notamment l'inscription de votre installation et le mot de passe nécessaire pour remplir votre déclaration en ligne.

Personne-ressource

Prénom : _____

Nom de famille : _____

Courriel : _____

Titre du poste : _____

Numéro de téléphone : _____
(et indicatif régional)

Numéro de télécopieur (si disponible) : _____
(et indicatif régional)

Si le responsable des renseignements techniques n'est pas la personne-ressource, veuillez fournir les renseignements ci-dessous.

Responsable des renseignements techniques de l'installation

Prénom : _____

Nom de famille : _____

Courriel : _____

Téléphone : _____
(et indicatif régional)

Télécopieur (si disponible) : _____
(et indicatif régional)

2.0 Facteurs faisant l'objet d'une demande de dérogation

Précisez le ou les facteurs énumérés dans cet avis pour lesquels une dérogation est demandée.

3.0 Justification de la demande

Expliquez pourquoi il serait déraisonnable ou impossible de prendre en considération chacun des facteurs pour lesquels une dérogation est demandée.

Expliquez comment le résultat du plan de prévention de la pollution sera affecté si ce ou ces facteurs ne sont pas pris en considération.

Précisez le ou les facteurs additionnels que vous envisagez de prendre en considération, le cas échéant, lors de l'élaboration du plan de prévention de la pollution (facultatif).

4.0 Attestation

J'atteste que les renseignements contenus dans cette présente demande à l'égard du bisphénol A dans les effluents industriels sont véridiques, exacts et complets.

_____ _____

Signature de la personne visée par l'avis ou de la personne autorisée à la représenter

Date

Nom : _____

en caractères d'imprimerie s.v.p.

Titre/Poste : _____

en caractères d'imprimerie s.v.p.

NOTE: Do not fill out this form as it appears in the *Canada Gazette*. Please contact Environment Canada for information about electronic reporting, as provided in sections 18 and 19 of the Notice.

Schedule 3: Request for Time Extension — Notice Requiring the Preparation and Implementation of Pollution Prevention Plans with Respect to Bisphenol A (BPA) in Industrial Effluents (Subsection 56(3) of CEPA 1999)

Notice Reference Code: P2BPA

For guidance on how to complete this Request, please refer to the "Instructions for Completing the Schedules to the *Canada Gazette* Notice Requiring the Preparation and Implementation of Pollution Prevention Plans with Respect to Bisphenol A in Industrial Effluents." These instructions can be found in the Pollution Prevention (P2) Planning section of Environment Canada's Web site at www.ec.gc.ca/planp2-p2plan/default.asp?lang=En&n=6A389B0B-1.

Is this an amendment to a Request previously submitted? ☐ Yes ☐ No

If yes, please specify the amended parts and reasons below. In addition, please complete Parts 1.0 and 4.0 and any other parts of this Request where previously reported information has become false or misleading. Previously reported information that is unchanged need not be resubmitted.

If no, please proceed to Part 1.0 of this Request.

Amendment Part(s)

Please specify the parts of the Request that you would like to amend.

Amendment Reason(s)

Please specify the reason for each of the amendments that you would like to make.

1.0 Information on the Person or Class of Persons Subject to the Notice

Name of the Person or Class of Persons Subject to the Notice: _____

Facility Name: _____

Street Address of Facility: _____

City: _____ Province/Territory: _____ Postal Code: _____

Telephone Number: _____ Email: _____
(with area code)

Mailing Address of Facility
(if different from Street Address): _____

City: _____ Province/Territory: _____ Postal Code: _____

National Pollutant Release Inventory ID (if no ID, leave blank): _____

Six-digit North American Industry Classification System (NAICS) Code (if no Code, leave blank): _____

Please enter the name of a General Contact for the facility. This general facility contact information will be used by Environment Canada to correspond with your facility on items related to your submission, including your facility registration and password required for login and reporting online.

General Contact Information

First Name: _____

Last Name: _____

Email: _____

Position/Job Title: _____

Telephone Number: _____
(with area code)

Fax Number (if available): _____
(with area code)

If the technical contact is different from the general contact, please complete the technical contact information below.

Facility Technical Contact Information

First Name: _____

Last Name: _____

Email: _____

Telephone Number: _____
(with area code)

Fax Number (if available): _____
(with area code)

2.0 Request for Time Extension

Identify for which of the following a time extension is requested (choose one):

☐ to prepare a Pollution Prevention Plan
☐ to implement a Pollution Prevention Plan

For the person or class of persons identified in Part 1.0, it is requested that the date be extended to: _____
(specify exact date — YYYY-MM-DD).

3.0 Rationale for Request

Explain why additional time is necessary to prepare or implement a Pollution Prevention Plan.

4.0 Certification

I hereby certify that the information provided in this Request in Respect of BPA in Industrial Effluents is true, accurate and complete.

_____ _____

Signature of the Person Subject to the Notice or Duly Authorized Representative

Date

Name: _____
Please Print

Title/Position: _____
Please Print

REMARQUE : Ne pas remplir le présent formulaire tel qu'il figure dans la *Gazette du Canada*. Veuillez communiquer avec Environnement Canada pour obtenir de plus amples renseignements sur la déclaration en ligne, comme il est précisé aux articles 18 et 19 de l'avis.

Annexe 3 : Demande de prorogation du délai — Avis obligeant l'élaboration et l'exécution d'un plan de prévention de la pollution à l'égard du bisphénol A (BPA) dans les effluents industriels [paragraphe 56(3) de la LCPE (1999)]

Code de référence de l'avis : P2BPA

Pour obtenir des conseils sur la marche à suivre afin de remplir la présente demande, veuillez consulter les directives pour remplir les annexes de l'avis de la *Gazette du Canada* exigeant l'élaboration et l'exécution de plans de prévention de la pollution à l'égard du bisphénol A dans les effluents industriels. Ces directives se trouvent à la section sur la planification de la prévention de la pollution (P2) du site Web d'Environnement Canada à l'adresse suivante : www.ec.gc.ca/planp2-p2plan/default.asp?lang=Fr&n=6A389B0B-1.

La présente annexe apporte-t-elle une modification à une demande déjà déposée? ☐ Oui ☐ Non

Si vous avez coché « oui », précisez les parties à modifier et les motifs des modifications ci-dessous. De plus, remplissez les parties 1.0 et 4.0, ainsi que toute autre partie de cette demande pour laquelle des renseignements déjà déclarés sont maintenant faux ou trompeurs. Il n'est pas nécessaire de répéter les informations inchangées.

Si vous avez coché « non », passez à la partie 1.0 de la présente demande.

Parties à modifier

Veuillez préciser la ou les parties de la demande que vous souhaitez modifier.

Motifs des modifications

Veuillez précisez le ou les motifs de chacune des modifications que vous souhaitez apporter.

1.0 Renseignements sur la personne ou catégorie de personnes visée par l'avis

Nom de la personne ou catégorie de personnes visée par l'avis : _____

Nom de l'installation : _____

Adresse municipale de l'installation : _____

Ville : _____ Province/territoire : _____ Code postal : _____

Téléphone : _____ Courriel : _____
(et indicatif régional)

Adresse postale de l'installation
(si elle diffère de l'adresse municipale) : _____

Ville : _____ Province/territoire : _____ Code postal : _____

Numéro d'identification de l'Inventaire national des rejets de polluants (s'il n'y en a pas, laissez en blanc) : _____

Code à six chiffres du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN)
(s'il n'y en a pas, laissez en blanc) : _____

Veuillez fournir le nom d'une personne-ressource pour l'installation. Environnement Canada pourrait communiquer avec cette personne pour discuter de renseignements généraux relatifs à votre déclaration, notamment l'inscription de votre installation et le mot de passe nécessaire pour remplir votre déclaration en ligne.

Personne-ressource

Prénom : _____

Nom de famille : _____

Courriel : _____

Titre du poste : _____

Numéro de téléphone : _____
(et indicatif régional)

Numéro de télécopieur (si disponible) : _____
(et indicatif régional)

Si le responsable des renseignements techniques n'est pas la personne-ressource, veuillez fournir les renseignements ci-dessous.

Responsable des renseignements techniques de l'installation

Prénom : _____

Nom de famille : _____

Courriel : _____

Téléphone : _____
(et indicatif régional)

Télécopieur (si disponible) : _____
(et indicatif régional)

2.0 Demande de prorogation du délai

Indiquez pour laquelle des raisons suivantes une prorogation du délai est demandée (cochez une case seulement) :

☐ pour l'élaboration du plan de prévention de la pollution
☐ pour l'exécution du plan de prévention de la pollution

Pour la personne ou catégorie de personnes désignée dans la partie 1.0, il est demandé que le délai soit reporté au _____ (indiquez la date exacte — AAAA-MM-JJ).

3.0 Justification de la demande

Expliquez pourquoi une prorogation du délai est nécessaire pour élaborer ou exécuter le plan de prévention de la pollution.

4.0 Attestation

J'atteste que les renseignements contenus dans la présente demande à l'égard du bisphénol A dans les effluents industriels sont véridiques, exacts et complets.

_____ _____

Signature de la personne visée par l'avis ou de la personne autorisée à la représenter — Date

Nom : _____
en caractères d'imprimerie s.v.p.

Titre/poste : _____
en caractères d'imprimerie s.v.p.

NOTE: Do not fill out this form as it appears in the *Canada Gazette*. Please contact Environment Canada for information about electronic reporting, as provided in sections 18 and 19 of the Notice.

Schedule 4: Interim Progress Report — Pollution Prevention Planning Notice with Respect to Bisphenol A (BPA) in Industrial Effluents

Notice Reference Code: P2BPA

For guidance on how to complete this Report, please refer to the "Instructions for Completing Schedules to the *Canada Gazette* Notice Requiring the Preparation and Implementation of Pollution Prevention Plans with Respect to Bisphenol A in Industrial Effluents." These instructions can be found in the Pollution Prevention (P2) Planning section of Environment Canada's Web site at www.ec.gc.ca/planp2-p2plan/default.asp?lang=En&n=6A389B0B-1.

Is this an amendment to a Report previously submitted? ☐ Yes ☐ No

If yes, please specify the amended parts and reasons below. In addition, please complete Parts 1.0 and 9.0 and any other parts of this Report for which previously reported information has become false or misleading. Previously reported information that is unchanged need not be resubmitted.

If no, please proceed to Part 1.0 of this Report.

Amendment Part(s)

Please specify the parts of the Report that you would like to amend.

Amendment Reason(s)

Please specify the reason for each of the amendments that you would like to make.

1.0 Information on the Person or Class of Persons Subject to the Notice

Name of the Person or Class of Persons Subject to the Notice: _____

Facility Name: _____

Street Address of Facility: _____

City: _____ Province/Territory: _____ Postal Code: _____

Telephone Number: _____ Email: _____
(with area code)

Mailing Address of Facility
(if different from Street Address): _____

City: _____ Province/Territory: _____ Postal Code: _____

National Pollutant Release Inventory ID (if no ID, leave blank): _____

Six-digit North American Industry Classification System (NAICS) Code (if no Code, leave blank): _____

Please enter the name of a General Contact for the facility. This contact information will be used by Environment Canada to correspond with your facility on items related to your submission, including your facility registration and password required for login and reporting online.

General Contact Information

First Name: _____

Last Name: _____

Email: _____

Position/Job Title: _____

Telephone Number: _____
(with area code)

Fax Number (if available): _____
(with area code)

If the Technical Contact is different from the General Contact, please complete the Technical Contact information below.

Facility Technical Contact

First Name: _____

Last Name: _____

Email: _____

Telephone Number: _____
(with area code)

Fax Number (if available): _____
(with area code)

2.0 Use of Plans Prepared or Implemented for Another Purpose — No data is required for Part 2.0 of this Report

*Parts 3.0 through 7.0 must be completed separately for **each** Activity selected in Part 3.0 below.*

3.0 Substance and Activity

Substance and Activity for which information is required (choose all that apply):

☐ Manufacture of BPA (If selected, please complete Part 4.1.1.)
☐ Use of BPA or any mixture that contains BPA during processing and manufacturing (If selected, please complete Part 4.1.2.)

4.0 Progress Information During Implementation of the Pollution Prevention Plan

The **Preparation Year** refers to the year identified in your Schedule 1 submission — "Declaration That a Pollution Prevention Plan Has Been Prepared and Is Being Implemented — Notice Requiring the Preparation and Implementation of Pollution Prevention Plans with Respect to Bisphenol A (BPA) in Industrial Effluents (Subsection 58(1) of CEPA 1999)," herein referred to as Declaration of Preparation.

Notes:

a) Wherever possible, the data collected in Parts 4.1, 4.2, 4.3 and 4.4 of this Report are consistent with the reporting requirements of the National Pollutant Release Inventory (NPRI).

b) In Part 4, where indicated, use the following Basis of Estimate Codes to describe how each quantity reported in this part of the report was determined:

M1 Continuous Emission Monitoring Systems
M2 Predictive Emission Monitoring
M3 Source Testing
C Mass Balance
E1 Site-specific Emission Factors
E2 Published Emission Factors
O Engineering Estimates
X Other (please specify)

c) If the person or class of persons is subject to the Notice on the date of publication of the Notice in the *Canada Gazette*, the Notice requires reporting of data in an Interim Progress Report for the following reporting years (January 1 to December 31):

Interim Progress Report	Reporting Year
Interim Progress Report No. 1	2013
Interim Progress Report No. 2	2014
Interim Progress Report No. 3	2015

Indicate the number of the Interim Progress Report for which you are reporting: _____. Note that the Reporting Year associated with this Interim Progress Report Number is referred to as the Reporting Year throughout this Report.

Additional interim progress reports may be required if a Time Extension granted to implement a Pollution Prevention Plan is greater than one year, as per subsection 12(3) of the Notice.

d) If the person or class of persons became subject to the Notice after the date of publication in the *Canada Gazette*, no interim progress reports are required as specified in the Notice.

4.1 Nature of Activity

For the activity identified in Part 3.0 of this Report, indicate the nature of such activity at the facility in the Reporting Year. More than one nature of activity may be identified in each Part. Select all that apply.

Please complete table 4.1.1 if the activity selected in Part 3 is "Manufacture of BPA."

Please complete table 4.1.2 if the activity selected in Part 3 is "Use of BPA or any mixture that contains BPA during processing and manufacturing." It should be noted that more than one Nature of Activity may be applicable. Select at least one that applies.

In addition, report the total quantity of BPA manufactured or used during the Reporting Year, in kilograms (**kg**), for these activities, and the Basis of Estimate Code (see Part 4.0, Note b), in the appropriate field below.

4.1.1 Manufacture of BPA

Nature of Activity	Total Quantity Manufactured (kg)	Basis of Estimate Code
☐ For on-site use		
☐ For sale/distribution		
☐ As a by-product		
☐ As an impurity		
☐ Other		
Total		

If you checked "Other," please provide a description: _____

4.1.2 Use of BPA or any mixture that contains BPA to process or manufacture

Nature of Activity	Total Quantity Used (kg)	Basis of Estimate Code
☐ Adhesives or Sealants		
☐ Paints or Coatings		
☐ Polyvinyl Chloride		
☐ Brake Fluids		
☐ Electrical Wire or Cable Coatings		
☐ Thermal Paper		
☐ Tires		
☐ Epoxy or Alkyd Resins		
☐ Investment Casting Waxes		
☐ Can Coatings		
☐ Reactant or Intermediate		
☐ Other		
Total		

If you checked "Reactant or Intermediate," please provide the function or purpose of the substance: _____

If you checked "Other," please provide a description: _____

4.2 Total quantity of BPA manufactured or used in the Reporting Year

Type of Activity	Total Quantity in the Reporting Year (kg)
☐ Manufacture of BPA	
☐ Use of BPA or any mixture that contains BPA during processing and manufacturing	
Total	

4.3 On-Site Releases — Effluent Releases at Final Discharge Points

4.3.1 Releases to air — No data is required for Part 4.3.1 of this Declaration

4.3.2 Underground releases — No data is required for Part 4.3.2 of this Declaration

4.3.3 Releases to water

For the activity identified in Part 3.0 of this Report, did this facility release effluent containing the substance at the final discharge point in the Reporting Year? ☐ Yes ☐ No

If no, proceed to Part 4.4 of this Report.

If yes, report below the total quantity of all releases of the substance to water in **kg**, for that year, and the Basis of Estimate Code (see Part 4.0, Note b) in the appropriate field below.

Type of Releases	Total Quantity Released During the Reporting Year (kg)	Basis of Estimate Code
Surface Water		
Wastewater System		
Total		

4.3.4 Releases to land — No data is required for Part 4.3.4 of this Declaration

4.4 Off-Site Transfers

4.4.1 Off-Site Transfers for Distribution — No data is required for Part 4.4.1 of this Declaration

4.4.2 Off-Site Transfers for Disposal

For the activity identified in Part 3.0 of this Report, did the facility transfer the substance off-site for disposal in the Reporting Year? ☐ Yes ☐ No

If no, proceed to Part 4.5 of this Report.

If yes, report the total quantity of all off-site transfers of the substance for disposal in **kg**, for that year, and the Basis of Estimate Code (see Part 4.0, Note b) in the appropriate field below. Report only the net mass of the substance that was sent off-site, not the total mass of the mixture containing the substance. Report transfers to the first off-site location only, not any subsequent transfers by the waste disposal company.

Type of Transfers for Disposal	Total Quantity Transferred During the Reporting Year (kg)	Basis of Estimate Code	Facility name and address
Landfill			
Hazardous Waste Facility			
Returned to Distributor			
Total			

4.4.3 Off-Site Transfers for Recycling — No data is required for Part 4.4.3 of this Declaration

4.5 Additional Progress Information

4.5.1 Sampling and Analysis

For the activity identified in Part 3.0 of this Report, indicate the temperature and pH of the effluent at the time of sampling, the BPA concentration in **µg/L** resulting from laboratory analysis, the dates of the sampling and analysis activities, as well as the laboratory name, address and accreditations for analysis of BPA at all final discharge points as described in subsection 4(5) of the Notice for the Reporting Year. In addition, provide the average temperature, pH and concentration in the appropriate fields below by totalling each column and dividing by the number of samples taken.

In the event that there is more than one final discharge point, a minimum of four samples should be taken at each location.

Final discharge point — A

Sample	Temperature (°C)	pH	Concentration of BPA at the Final Discharge Point (µg/L)	Date of Sampling	Date of Laboratory Analysis	Laboratory Name, City and Phone Number	Laboratory Accreditation Number
No. 1							
No. 2							
No. 3							
No. 4							
Average							

Final discharge point — B

Sample	Temperature (°C)	pH	Concentration of BPA at the Final Discharge Point (µg/L)	Date of Sampling	Date of Laboratory Analysis	Laboratory Name, City and Phone Number	Laboratory Accreditation Number
No. 1							
No. 2							
No. 3							
No. 4							
Average							

4.5.2 Wastewater System Name and Location

For the activity identified in Part 3.0 of this Report, indicate the name, location and, if known, the level of treatment (e.g. primary, secondary, tertiary) of the wastewater system where the effluent was released by the facility, as reported in Part 4.3.3 of this Report.

Name of Wastewater System	Location	Level of treatment

5.0 Action(s) Taken and Results Achieved to Date

5.1 Action Taken to Date

Parts 5.1.1 through 5.1.6 must be completed separately for ***each*** *action taken to date in the P2 plan, i.e. Part 5.1 will be completed as many times as there are actions taken to date to report.*

Describe for the activity identified in Part 3.0 of this Report **the current status of the action taken to date** in implementing the Pollution Prevention Plan. Please complete for each action that was reported in your last submitted schedule.

What is the current status of this action?

☐ Planned/To be initiated
☐ In progress
☐ Completed
☐ Discontinued

If the action is "**Discontinued**," please provide the reason why you will no longer be carrying out this action for the activity.

In Part 5.1.1, describe for the activity identified in Part 3.0 of this Report, the **action taken to date** in implementing the Pollution Prevention Plan. For the purpose of this Report, "to date" refers to December 31 of the Reporting Year specified in Part 4.0 of this Report. For the first Interim Progress Report, report actions taken since initiating the implementation of the Pollution Prevention Plan. For all subsequent Interim Progress Reports, report actions taken since filing of the previous Interim Progress Report.

If action includes the use of alternative substances, please include the chemical name, common name or CAS number of the substance.

5.1.1 Action Taken to Date: _____

Provide a detailed description of the action in the box below:

In Parts 5.1.2 and 5.1.3, identify whether the action taken to date mentioned above represents a pollution prevention method OR an environmental protection method, by selecting one of the methods below.

5.1.2 Types of Pollution Prevention Methods:

For a detailed description of pollution prevention methods, please refer to the Pollution Prevention Planning Handbook (www.ec.gc.ca/planp2-p2plan/default.asp?lang=En&n=56875F44-1).

☐ Material or feedstock substitution (if checked, include the name of alternative substance in Part 5.1.1)
☐ Product design or reformulation (if checked, include the name of alternative substance in Part 5.1.1)
☐ Equipment or process modifications
☐ Spill and leak prevention
☐ On-site reuse, recycling or recovery
☐ Inventory management or purchasing techniques
☐ Good operating practices or employee training
☐ Other: _____

5.1.3 Types of Environmental Protection Methods:

☐ Energy recovery
☐ Off-site recycling
☐ Incineration with energy recovery
☐ Waste treatment
☐ On-site wastewater treatment
☐ Pollution control
☐ Disposal
☐ Other: _____

In Part 5.1.4, report, where possible, the corresponding change to annual quantity or concentration released of the substance achieved to date from implementation of that action in **kg** or **µg/L**. Indicate a decrease with a negative sign ("–") and an increase with a positive sign ("+") in front of the reported quantity or concentration. Note that predicting a quantitative change for some actions taken, such as employee training, may not be possible.

5.1.4 Changes Achieved to Date: _____

In Part 5.1.5, relate these changes to one or more specific elements of the baseline information described in Part 4 of this Report.

Describe which element(s) of the Baseline Element (see below) are affected by the changes reported in Part 5.1.4. Note: Actions may affect more than one Baseline Element.

A = total quantity manufactured or used on-site
B = total quantity released to water (surface water or wastewater system)
C = total quantity transferred for disposal off-site (landfill, hazardous waste facility, or return to distributor)
D = effluent concentration, temperature or pH
E = other (If other is selected, please provide a short description.)

5.1.5 Baseline Elements Affected: _____

In Part 5.1.6, identify the planned completion date for the above-mentioned anticipated action.

5.1.6 Planned Completion Date (YYYY-MM-DD): _____

This ends Parts 5.1.1. through 5.1.6 that must be completed separately for each and all anticipated action in the P2 plan.

5.2 Total Results Achieved to Date — No data is required for Part 5.2 of this Report

5.3 Total Release Achieved to Date

For the activity identified in Part 3.0 of this Report, indicate the achieved change to date in release to surface water or wastewater systems relative to the Preparation Year. Report the total achieved change to date in quantity of BPA released in kg and the average achieved change in concentration of BPA released in µg/L in the appropriate columns below.

Important: Indicate a decrease with a negative sign ("–") and an increase with a positive sign ("+") in front of the reported quantity or concentration.

Type of Releases	Total Quantity Achieved Change to Date Relative to the Preparation Year (kg)	Average Concentration Achieved Change to Date Relative to the Preparation Year (µg/L)
Surface Water		
Wastewater Systems		

6.0 Monitoring and Reporting

Describe the monitoring and reporting used to track progress in implementing the Pollution Prevention Plan.

7.0 Risk Management Objective

Describe the progress or additional details on how the Pollution Prevention Plan will meet the risk management objective, identified in subsection 4(2) of the Notice:

(2) The risk management objective of this Notice is the continual improvement towards reaching the lowest level of bisphenol A in the environment. This is to be accomplished by achieving and maintaining the lowest total bisphenol A concentration that is economically and technically feasible and is less than 1.75 µg/L in the effluent released at the final discharge point of a facility through methods other than dilution.

If you anticipate that this plan will not meet the risk management objective, explain why.

This ends Parts 3.0 through 7.0 to be completed separately for each Activity specified in Part 3.0 above.

8.0 Factors to Consider

Provide any additional details or update progress in the Reporting Year to take into account the "Factors to Consider in Preparing the Plan" in subsections 4(3) to 4(7) of the Notice, except those factors for which a waiver has been granted by the Minister of the Environment.

4(3) Use of Pollution Prevention

4(4) Use of Alternatives (e.g. availability, cost or technology)

4(5) Sampling and Analysis activities (e.g. description of the location, frequency, method and parameters of sampling and analysis activities)

4(6) Keep additional documents with the plan (e.g. location of final discharge point, factors that contribute increasing the concentration of BPA in effluents)

4(7) Monitoring after meeting the Risk Management Objective (RMO) [e.g. one year of sampling or other monitoring activities after meeting RMO]

9.0 Certification

I hereby certify that the information provided in this Report in Respect of Bisphenol A in Industrial Effluents is true, accurate and complete.

_____ _____

Signature of the Person Subject to the Notice or Duly Authorized Representative — Date

Name: _____

Please Print

Title/Position: _____

Please Print

REMARQUE : Ne pas remplir le présent formulaire tel qu'il figure dans la *Gazette du Canada.* Veuillez joindre Environnement Canada pour obtenir de plus amples renseignements sur la déclaration en ligne, comme il est précisé aux articles 18 et 19 de l'avis.

Annexe 4 : Rapport provisoire — Avis de planification de la prévention de la pollution à l'égard du bisphénol A (BPA) dans les effluents industriels

Code de référence de l'avis : P2BPA

Pour obtenir des conseils sur la marche à suivre afin de remplir le présent rapport, veuillez consulter les directives pour remplir les annexes de l'avis de la *Gazette du Canada* exigeant l'élaboration et l'exécution de plans de prévention de la pollution à l'égard du bisphénol A dans les effluents industriels. Ces directives se trouvent dans la section sur la planification de la prévention de la pollution (P2) du site Web d'Environnement Canada à l'adresse suivante : www.ec.gc.ca/planp2-p2plan/default.asp?lang=Fr&n=6A389B0B-1.

Le présent rapport apporte-t-il une modification à un rapport déjà déposé? ☐ Oui ☐ Non

Si vous avez coché « oui », précisez les parties à modifier et les motifs des modifications ci-dessous. De plus, remplissez les parties 1.0 et 9.0, ainsi que toute autre partie de ce rapport pour laquelle des renseignements déjà présentés sont devenus faux ou trompeurs. Il n'est pas nécessaire de répéter les informations inchangées.

Si vous avez coché « non », passez à la partie 1.0 du présent rapport.

Parties à modifier

Précisez la ou les parties du rapport que vous souhaitez modifier.

Motifs des modifications

Veuillez préciser le ou les motifs de chacune des modifications que vous souhaitez apporter.

1.0 Renseignements sur la personne ou catégorie de personnes visée par l'avis

Nom de la personne ou catégorie de personnes visée par l'avis : _____

Nom de l'installation : _____

Adresse municipale de l'installation : _____

Ville : _____ Province/territoire : _____ Code postal : _____

Téléphone : _____ Courriel : _____
(et indicatif régional)

Adresse postale de l'installation
(si elle diffère de l'adresse municipale) : _____

Ville : _____ Province/territoire : _____ Code postal : _____

Numéro d'identification de l'Inventaire national des rejets de polluants (s'il n'y en a pas, laissez en blanc) : _____

Code à six chiffres du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN)
(s'il n'y en a pas, laissez en blanc) : _____

Veuillez fournir le nom d'une personne-ressource pour l'installation. Environnement Canada pourrait communiquer avec cette personne pour discuter de renseignements généraux relatifs à votre déclaration, notamment l'inscription de votre installation et le mot de passe nécessaire pour remplir votre déclaration en ligne.

Personne-ressource

Prénom : _____

Nom de famille : _____

Courriel : _____

Titre du poste : _____

Téléphone : _____
(et indicatif régional)

Télécopieur (si disponible) : _____
(et indicatif régional)

Si le responsable des renseignements techniques diffère de la personne-ressource, veuillez fournir les renseignements ci-dessous concernant le responsable des renseignements techniques.

Responsable des renseignements techniques de l'installation

Prénom : _____

Nom de famille : _____

Courriel : _____

Numéro de téléphone : _____
(et indicatif régional)

Numéro de télécopieur (si disponible) : _____
(et indicatif régional)

2.0 Utilisation de plans déjà élaborés ou exécutés à d'autres fins — Aucune donnée n'est requise pour la partie 2.0 du présent rapport.

Les parties 3.0 à 7.0 doivent être complétées séparément pour ***chaque*** *activité sélectionnée dans la partie 3.0 ci-dessous.*

3.0 Substance et activité

Substance et activité pour lesquelles des renseignements sont requis (cochez toutes les cases qui s'appliquent) :

☐ Fabrication de BPA (si sélectionné, s'il vous plaît remplir la partie 4.1.1)
☐ Utilisation de BPA ou d'un (de) mélange(s) contenant du BPA au cours de la transformation et de la fabrication (si sélectionné, s'il vous plaît remplir la partie 4.1.2)

4.0 Renseignements sur les progrès accomplis pendant l'exécution du plan de prévention de la pollution

L'**année de préparation** est celle indiquée dans votre dépôt de l'annexe 1 — « Déclaration confirmant qu'un plan de prévention de la pollution a été élaboré et qu'il est en cours d'exécution — Avis obligeant l'élaboration et l'exécution de plans de prévention de la pollution à l'égard du bisphénol A (BPA) dans les effluents industriels [paragraphe 58(1) de la LCPE (1999)] » ci-après nommée Déclaration confirmant l'élaboration.

Remarque :

a) Dans la mesure du possible, les données recueillies dans les parties 4.1, 4.2, 4.3 et 4.4 du présent rapport correspondent aux exigences de déclaration de l'Inventaire national des rejets de polluants (INRP).

b) Dans la partie 4, lorsque cela est précisé, utilisez les codes de méthodes d'estimation énumérés ci-dessous pour décrire le mode de détermination de chacune des quantités déclarées dans cette partie du rapport :

M1 Surveillance en continu des émissions
M2 Contrôle prédictif des émissions
M3 Analyse à la source
C Bilan massique
E1 Facteurs d'émission propres à l'installation
E2 Facteurs d'émission publiés
O Estimations techniques
X Autre (veuillez préciser)

c) La personne ou catégorie de personnes visée par l'avis à la date de sa publication dans la *Gazette du Canada* doit déclarer des données dans un rapport provisoire pour les années de déclaration suivantes (1er janvier au 31 décembre) :

Rapport provisoire	Année de déclaration
Rapport provisoire no 1	2013
Rapport provisoire no 2	2014
Rapport provisoire no 3	2015

Indiquez le numéro du rapport provisoire pour lequel vous déclarez des données : _____. Il est à noter que l'année de déclaration associée au numéro de ce rapport provisoire sera « l'année de déclaration » tout au long de ce rapport.

Des rapports provisoires additionnels pourraient être requis si une prolongation de délai accordée pour l'exécution d'un plan de prévention de la pollution est supérieure à un an, en vertu du paragraphe 12(3) de l'avis.

d) Comme il est précisé dans l'avis, la personne ou catégorie de personnes visée par l'avis après la date de sa publication dans la *Gazette du Canada* n'est pas tenue de déclarer des données dans un rapport provisoire.

4.1 Nature de l'activité

Pour l'activité sélectionnée à la partie 3.0 du présent rapport, indiquez la nature de cette activité menée à l'installation pendant l'année de déclaration. Vous pouvez sélectionner plus d'une nature de l'activité dans chaque partie. Sélectionnez toutes les réponses qui s'appliquent.

S'il vous plaît, complétez le tableau 4.1.1 si l'activité choisie à la partie 3 est « Fabrication de BPA ».

S'il vous plaît, complétez le tableau 4.1.2 si l'activité choisie à la partie 3 est « Utilisation de BPA ou d'un (de) mélange(s) contenant du BPA au cours de la transformation et de la fabrication ». Il est à noter que plus d'une nature d'activité peut être choisie. Veuillez en sélectionner au moins une qui soit applicable.

De plus, pour les activités inscrites, indiquez en kilogrammes (**kg**) la quantité totale de BPA fabriquée ou utilisée au cours de l'année de déclaration et le code de la méthode d'estimation (voir la partie 4.0, note b), dans le champ approprié ci-dessous.

4.1.1 Fabrication de BPA

Nature de l'activité	Quantité totale fabriquée (kg)	Code de la méthode d'estimation
☐ Pour utilisation sur place		
☐ Pour vente ou distribution		
☐ Comme sous-produit		
☐ Comme impureté		
☐ Autre		
Total		

Si vous avez choisi « Autre », s'il vous plaît inclure une description : _____

4.1.2 Utilisation de BPA ou d'un (de) mélange(s) contenant du BPA pour transformer ou fabriquer

Nature de l'activité	Quantité totale utilisée (kg)	Code de la méthode d'estimation
☐ Adhésifs ou scellants		
☐ Peintures ou revêtements		
☐ Polychlorure de vinyle		
☐ Liquide pour freins		
☐ Revêtements de fils ou de câbles électriques		
☐ Papier thermosensible		
☐ Pneus		
☐ Résine époxyde ou résine alkyde		
☐ Cires de fonderies de précision		
☐ Revêtements intérieurs des boîtes de conserve		
☐ Réactif ou intermédiaire		
☐ Autre		
Total		

Si vous avez choisi « Réactif ou intermédiaire », s'il vous plaît inclure la fonction ou la raison d'être de la substance : _____

Si vous avez choisi « Autre », s'il vous plaît inclure une description : _____

4.2 Quantité totale de BPA fabriquée ou utilisée au cours de l'année de déclaration

Type d'activité	Quantité totale au cours de l'année de déclaration (kg)
☐ Fabrication de BPA	
☐ Utilisation de BPA ou d'un (de) mélange(s) contenant du BPA au cours de la transformation et de la fabrication	
Total	

4.3 Rejets sur place — Rejets d'effluents à partir des points de rejet finals

4.3.1 Rejets dans l'atmosphère — Aucune donnée n'est requise pour la partie 4.3.1 du présent rapport

4.3.2 Injections souterraines — Aucune donnée n'est requise pour la partie 4.3.2 du présent rapport

4.3.3 Rejets dans l'eau

Pour l'activité sélectionnée à la partie 3.0 de ce rapport, est-ce que l'installation a rejeté des effluents contenant la substance au-delà d'un des points de rejet finals pendant l'année de déclaration? ☐ Oui ☐ Non

Si vous avez coché « non », passez à la partie 4.4 du présent rapport.

Si vous avez coché « oui », inscrivez la quantité totale de tous les rejets de la substance dans l'eau en **kg**, pour l'année en question, et le code de la méthode d'estimation (voir la partie 4.0, note b), dans le champ approprié ci-dessous.

Type de rejets	Quantité totale rejetée au cours de l'année de déclaration (kg)	Code de la méthode d'estimation
Eaux de surface		
Système d'assainissement		
Total		

4.3.4 Rejets dans le sol — Aucune donnée n'est nécessaire pour la partie 4.3.4 du présent rapport

4.4 Transferts hors site

4.4.1 Transferts hors site pour distribution — Aucune donnée n'est requise pour la partie 4.4.1 du présent rapport

4.4.2 Transferts hors site pour élimination

Pour l'activité sélectionnée à la partie 3.0 du présent rapport, l'installation a-t-elle transféré la substance hors site pour élimination au cours de l'année de déclaration? ☐ Oui ☐ Non

Si vous avez coché « non », passez à la partie 4.5 du présent rapport.

Si vous avez coché « oui », inscrivez la quantité totale des transferts de la substance hors site pour élimination en **kg**, au cours de l'année en question, et le code de la méthode d'estimation (voir la partie 4.0, note b) dans le champ approprié ci-dessous. N'inscrivez que la masse nette de substance transférée hors site et non la masse totale du mélange contenant la substance. N'inscrivez que les transferts au premier emplacement hors site et non les transferts subséquents effectués par l'entreprise d'élimination des déchets.

Type de transferts pour élimination	Quantité totale transférée au cours de l'année de déclaration (kg)	Code de la méthode d'estimation	Nom et adresse de l'installation
Site d'enfouissement			
Installation pour déchets dangereux			
Retour au distributeur			
Total			

4.4.3 Transferts hors site pour recyclage — Aucune donnée n'est nécessaire pour la partie 4.4.3 du présent rapport

4.5 Renseignements de base supplémentaires

4.5.1 Échantillonnage et analyse

Pour l'activité sélectionnée à la partie 3.0 du présent rapport, indiquez la température et le pH de l'effluent au moment de l'échantillonnage, la concentration de BPA en **µg/L** dans l'effluent à la suite du résultat d'analyse, la date de l'échantillonnage et de l'analyse, ainsi que le nom, l'adresse et le numéro d'accréditation du laboratoire pour l'analyse de BPA à tous les points de rejet finals, tels qu'ils sont décrits au paragraphe 4(5) de l'avis pour l'année de déclaration. De plus, veuillez indiquer la température, la concentration et le pH moyen dans les champs appropriés. Pour déterminer la moyenne, faites la somme des colonnes puis divisez le résultat par le nombre d'échantillons effectués.

Dans le cas où il y a plus d'un point de rejet final, au moins quatre échantillons devraient être prélevés à chaque emplacement.

Point de rejet final — A

Échantillon	Température (°C)	pH	Concentration de BPA au point de rejet final (µg/L)	Date de l'échantillonnage	Date de l'analyse en laboratoire	Nom, ville et numéro de téléphone du laboratoire	Numéro d'accréditation du laboratoire
N° 1							
N° 2							
N° 3							
N° 4							
Moyenne							

Point de rejet final — B

Échantillon	Température (°C)	pH	Concentration de BPA au point de rejet final (µg/L)	Date de l'échantillonnage	Date de l'analyse en laboratoire	Nom, ville et numéro de téléphone du laboratoire	Numéro d'accréditation du laboratoire
N° 1							
N° 2							
N° 3							
N° 4							
Moyenne							

4.5.2 Nom et emplacement du système d'assainissement

Pour l'activité sélectionnée à la partie 3.0 du présent rapport, indiquez le nom, l'emplacement et, s'il est connu, le niveau de traitement (par exemple primaire, secondaire, tertiaire) du système d'assainissement où les effluents ont été rejetés, tels qu'ils sont déclarés à la partie 4.3.3. du présent rapport.

Nom du système d'assainissement	Emplacement	Niveau de traitement

5.0 Mesures prises et résultats obtenus à ce jour

5.1 Mesure prise à ce jour

Les parties 5.1.1 à 5.1.6 doivent être remplies séparément pour ***chaque*** *mesure du plan de P2 prise à ce jour, c'est-à-dire qu'il faut remplir la partie 5.1 autant de fois qu'il y a de mesures prises à ce jour à déclarer.*

Décrivez, pour l'activité sélectionnée à la partie 3.0 du présent rapport, **l'état actuel de la mesure prise à ce jour** visant l'exécution du plan de prévention de la pollution. Veuillez répéter pour chaque mesure déclarée dans la dernière annexe que vous avez déposée.

Quel est l'état actuel de cette mesure?

☐ Planifiée/à mettre en œuvre
☐ En cours
☐ Terminée
☐ Abandonnée

Si la mesure a été « **abandonnée** », indiquez pourquoi elle ne sera pas mise en œuvre pour l'activité.

Dans la partie 5.1.1, décrivez pour l'activité sélectionnée à la partie 3.0 du présent rapport, la **mesure prise à ce jour** visant l'exécution du plan de prévention de la pollution. Pour les besoins du présent rapport, « à ce jour » revoie au 31 décembre de l'année de déclaration, dans la partie 4.0 du présent rapport. Pour le premier rapport provisoire, inscrivez les mesures prises depuis le début de l'exécution du plan de prévention de la pollution. Pour tout rapport provisoire ultérieur, indiquez les mesures prises depuis le dépôt du dernier rapport provisoire.

Si la mesure prévue comprend l'utilisation de substances de remplacement, veuillez indiquer leur nom chimique, leur nom commun ou leur numéro d'enregistrement CAS.

5.1.1 Mesure prise à ce jour : _____

Fournissez une description détaillée de l'action dans la boîte ci-dessous :

Dans les parties 5.1.2 et 5.1.3, indiquez si la mesure prise à ce jour mentionnée ci-dessus correspond à une méthode de prévention de la pollution OU à une méthode de protection de l'environnement, en choisissant au moins l'une des méthodes fournies ci-dessous.

5.1.2 Types de méthodes de prévention de la pollution :

Pour obtenir une description détaillée des méthodes de prévention de la pollution, veuillez vous référer au Guide de planification de la prévention de la pollution à l'adresse www.ec.gc.ca/planp2-p2plan/default.asp?lang=Fr&n=56875F44-1.

☐ Substitution de matériaux ou de matières premières (si vous cochez cette case, indiquez le nom du produit de remplacement dans la partie 5.1.1)
☐ Conception ou reformulation du produit (si vous cochez cette case, indiquez le nom du produit de remplacement dans la partie 5.1.1)
☐ Modifications de l'équipement ou du procédé
☐ Prévention des fuites et des déversements
☐ Récupération, réutilisation ou recyclage sur place
☐ Techniques de gestion des stocks ou d'achat
☐ Bonnes pratiques d'exploitation et formation du personnel
☐ Autres : _____

5.1.3 Types de méthodes de protection de l'environnement :

☐ Récupération d'énergie
☐ Recyclage hors site
☐ Incinération avec récupération d'énergie
☐ Traitement des déchets
☐ Assainissement autonome des eaux usées
☐ Contrôle de la pollution
☐ Élimination
☐ Autres : _____

Dans la partie 5.1.4, inscrivez, le cas échéant, le changement correspondant qui a été obtenu à ce jour pour la quantité ou la concentration annuelle rejetée de la substance, en **kg** ou en **µg/L**, qui résulte de la mise en œuvre de la mesure. Indiquez une diminution par le signe « – » et une augmentation par le signe « + » devant la quantité ou la concentration déclarée. Veuillez noter que la prévision d'un changement quantitatif pour certaines mesures prévues, par exemple la formation du personnel, peut être impossible.

5.1.4 Changements obtenus à ce jour : _____

Dans la partie 5.1.5, reliez ces changements à un ou plusieurs des éléments de base décrits à la partie 4 du présent rapport.

Décrivez quel(s) élément(s) de l'information de base (voir ci-dessous) est(sont) touché(s) par les changements déclarés dans la partie 5.1.4. Remarque : Certaines mesures peuvent avoir une incidence sur plusieurs éléments de base.

A = quantité totale de la fabrication ou des utilisations sur place
B = quantité totale des rejets dans l'eau (eaux de surface ou système d'assainissement)
C = quantité totale des transferts hors site pour élimination (site d'enfouissement, installation pour déchets dangereux ou retour au distributeur)
D = concentration, température ou pH des effluents
E = autre (si sélectionné, veuillez fournir une brève description)

5.1.5 Éléments de base touchés : _____

Dans la partie 5.1.6, indiquez la date d'achèvement prévue pour la mesure prévue mentionnée ci-dessus.

5.1.6 Date d'achèvement prévue (AAAA-MM-JJ) : _____

Ceci termine les parties 5.1.1 à 5.1.6 devant être remplies séparément pour chaque mesure du plan de prévention de la pollution prise à ce jour.

5.2 Résultats totaux obtenus à ce jour — Aucune donnée n'est requise pour la partie 5.2 de ce rapport

5.3 Rejets totaux obtenus à ce jour

Pour l'activité sélectionnée à la partie 3.0 de la présente déclaration, indiquez par rapport à l'année de préparation, le changement obtenu à ce jour pour les rejets annuels du BPA dans les eaux de surface ou les rejets annuels de la substance dans un système d'assainissement. Indiquez dans les colonnes appropriées ci-dessous, le changement total obtenu à ce jour en quantité de BPA rejeté en kg et le changement moyen obtenu à ce jour en concentration de BPA rejeté en µg/L.

Important : Indiquez une diminution par le signe « – » et une augmentation par le signe « + » devant la quantité ou la concentration rapportée.

Type de rejets	Changement total en quantité obtenu à ce jour par rapport à l'année de préparation (kg)	Changement moyen en concentration obtenu à ce jour par rapport à l'année de préparation (µg/L)
Eaux de surface		
Système d'assainissement		

6.0 Surveillance et rapport

Décrivez les méthodes de surveillance et de compte rendu utilisées pour suivre les progrès de l'exécution du plan de prévention de la pollution.

7.0 Objectif de gestion du risque

Décrivez l'avancement du travail ou donnez des détails supplémentaires sur la façon dont le plan de prévention de la pollution remplira l'objectif de gestion du risque mentionné au paragraphe 4(2) de l'avis :

> (2) L'objectif de gestion du risque du présent avis est l'amélioration continue dans le but d'arriver au niveau minimal de bisphénol A dans l'environnement. Ceci doit être accompli en atteignant et en maintenant la concentration totale de bisphénol A la plus faible qui est techniquement et économiquement possible et qui est inférieure à 1,75 µg/L dans les effluents au point de rejet final d'une installation en utilisant des méthodes autres que la dilution.

S'il est prévu que ce plan n'atteindra pas l'objectif de gestion du risque, expliquez pourquoi.

Ceci termine les parties 3.0 à 7.0 à remplir séparément pour chaque activité précisée à la partie 3.0 ci-dessus.

8.0 Facteurs à prendre en considération

Décrivez les progrès faits au cours de l'année de déclaration et les mesures prises pour tenir compte des « facteurs à prendre en considération au moment de l'élaboration du plan » décrits dans les paragraphes 4(3) à 4(7) de l'avis, à l'exception des facteurs pour lesquels le ministre de l'Environnement a accordé une dérogation.

4(3) Utilisation de la prévention de la pollution

4(4) Utilisation de produits de remplacement (par exemple disponibilité, coût ou technologie)

4(5) Activités d'échantillonnage et d'analyse (par exemple description de l'emplacement, de la fréquence, de la méthode et des paramètres des activités d'échantillonnage et d'analyse)

4(6) Garder les documents supplémentaires avec le plan (par exemple l'emplacement du point de rejet final et les facteurs qui contribuent à augmenter la concentration de BPA dans les effluents)

4(7) Surveillance après l'atteinte de l'objectif de gestion du risque (par exemple échantillonnage d'un an ou d'autres activités de surveillance après avoir atteint l'objectif de gestion du risque)

9.0 Attestation

J'atteste que les renseignements contenus dans le présent rapport à l'égard du bisphénol A dans les effluents industriels sont véridiques, exacts et complets.

_____ _____

Signature de la personne visée par l'avis ou de la personne autorisée à la représenter — Date

Nom : _____

en caractères d'imprimerie s.v.p.

Titre/poste : _____

en caractères d'imprimerie s.v.p.

NOTE: Do not fill out this form as it appears in the *Canada Gazette*. Please contact Environment Canada for information about electronic reporting, as provided in sections 18 and 19 of the Notice.

Schedule 5: Declaration That a Pollution Prevention Plan Has Been Implemented — Notice Requiring the Preparation and Implementation of Pollution Prevention Plans with Respect to Bisphenol A (BPA) in Industrial Effluents (Subsection 58(2) of CEPA 1999)

Notice Reference Code: P2BPA

For guidance on how to complete this Declaration, please refer to the "Instructions for Completing Schedules to the *Canada Gazette* Notice Requiring the Preparation and Implementation of Pollution Prevention Plans with Respect to Bisphenol A in Industrial Effluents." These instructions can be found in the Pollution Prevention (P2) Planning section of Environment Canada's Web site at www.ec.gc.ca/planp2-p2plan/default.asp?lang=En&n=6A389B0B-1.

Is this an amendment to a Declaration previously submitted? ☐ Yes ☐ No

If yes, please specify the amended parts and reasons below. In addition, please complete Parts 1.0 and 9.0 and any other parts of this Declaration for which previously reported information has become false or misleading. Previously reported information that is unchanged need not be resubmitted.

If no, please proceed to Part 1.0 of this Declaration.

Amendment Part(s)

Please specify the parts of the Declaration that you would like to amend.

Amendment Reason(s)

Please specify the reason for each of the amendments that you would like to make.

1.0 Information on the Person or Class of Persons Subject to the Notice

Name of the Person or Class of Persons Subject to the Notice: _____

Facility Name: _____

Street Address of Facility: _____

City: _____ Province/Territory: _____ Postal Code: _____

Telephone Number: _____ Email: _____
(with area code)

Mailing Address of Facility
(if different from Street Address): _____

City: _____ Province/Territory: _____ Postal Code: _____

National Pollutant Release Inventory ID (if no ID, leave blank): _____

Six-digit North American Industry Classification System (NAICS) Code (if no Code, leave blank): _____

Please enter the name of a General Contact for the facility. This contact information will be used by Environment Canada to correspond with your facility on items related to your submission, including your facility registration and password required for login and reporting online.

General Contact Information

First Name: _____

Last Name: _____

Email: _____

Position/Job Title: _____

Telephone Number: _____
(with area code)

Fax Number (if available): _____
(with area code)

If the Technical Contact is different from the General Contact, please complete the Technical Contact information below.

Facility Technical Contact

First Name: _____

Last Name: _____

Email: _____

Telephone Number: _____
(with area code)

Fax Number (if available): _____
(with area code)

2.0 Use of Plans Prepared or Implemented for Another Purpose — No data is required for Part 2.0 of this Declaration

*Parts 3.0 through 7.0 must be completed separately for **each** Activity selected in Part 3.0 below.*

3.0 Substance and Activity

Substance and Activity for which information is required (choose all that apply):

☐ Manufacture of BPA (If selected, please complete Part 4.1.1.)
☐ Use of BPA or any mixture that contains BPA during processing and manufacturing (If selected, please complete Part 4.1.2.)

4.0 Information after Implementation of the Pollution Prevention Plan

The **Preparation Year** refers to the year identified in your Schedule 1 submission — "Declaration That a Pollution Prevention Plan Has Been Prepared and Is Being Implemented — Notice Requiring the Preparation and Implementation of Pollution Prevention Plans with Respect to Bisphenol A (BPA) in Industrial Effluents (Subsection 58(1) of CEPA 1999)," herein referred to as Declaration of Preparation.

Notes:

a) Wherever possible, the data collected in Parts 4.1, 4.2, 4.3 and 4.4 of this Declaration are consistent with the reporting requirements of the National Pollutant Release Inventory (NPRI).

b) In Part 4, where indicated, use the following Basis of Estimate Codes to describe how each quantity reported in this part of the Declaration was determined:

M1 Continuous Emission Monitoring System
M2 Predictive Emission Monitoring
M3 Source Testing
C Mass balance
E1 Site-specific Emission Factors
E2 Published Emission Factors
O Engineering Estimates
X Other (please specify)

c) This Declaration requires reporting of data from the **2016** Implementation Year (January 1 to December 31) after meeting the risk management objective set in subsection 4(2) of the Notice. The implementation of the Pollution Prevention Plan, which includes one year of monitoring, must be complete no later than December 31, 2016 (as specified in the Notice or any other year specified to a person who has been granted an extension of time to implement a plan).

If you are reporting data for a year other than the above-specified year, check all those that apply.

☐ Person or class of persons subject to the Notice has been granted a time extension to implement the plan, which results in an Implementation Year other than **2016**

OR

☐ Person or class of persons became subject to the Notice after the date of publication, which results in an Implementation Year other than **2016**

If either of the above is applicable, indicate the new Implementation Year for which you are reporting:_____. All references to the Implementation Year **2016** throughout this Declaration will be replaced by this new Implementation Year.

4.1 Nature of Activity

For the activity identified in Part 3.0 of this Declaration, indicate the nature of such activity at the facility for the Implementation Year **2016**. More than one nature of activity may be identified in each Part. Select all that apply.

Please complete table 4.1.1 if the activity selected in Part 3 is "Manufacture of BPA".

Please complete table 4.1.2 if the activity selected in Part 3 is "Use of BPA or any mixture that contains BPA during processing and manufacturing." It should be noted that more than one Nature of Activity may be applicable. Select at least one that applies.

In addition, report the total quantity of BPA manufactured or used during the Implementation Year, in kilograms (**kg**), for these activities and the Basis of Estimate Code (see Part 4.0, Note b), in the appropriate field below using.

4.1.1 Manufacture of BPA

Nature of Activity	Total Quantity Manufactured (kg)	Basis of Estimate Code
☐ For on-site use		
☐ For sale/distribution		
☐ As a by-product		
☐ As an impurity		
☐ Other		
Total		

If you checked "Other," please provide a description: _____

4.1.2 Use of BPA or any mixture that contains BPA to process or manufacture

Nature of Activity	Total Quantity Used (kg)	Basis of Estimate Code
☐ Adhesives or Sealants		
☐ Paints or Coatings		
☐ Polyvinyl Chloride		
☐ Brake Fluids		
☐ Electrical Wire or Cable Coatings		
☐ Thermal Paper		
☐ Tires		
☐ Epoxy or Alkyd Resins		
☐ Investment Casting Waxes		
☐ Can Coatings		
☐ Reactant or Intermediate		
☐ Other		
Total		

If you checked "Reactant or Intermediate," please provide the function or purpose of the substance: _____

If you checked "Other," please provide a description: _____

4.2 Total quantity of BPA manufactured or used in the Implementation Year

Type of Activity	Total Quantity in Implementation Year (kg)
☐ Manufacture of BPA	
☐ Use of BPA or any mixture that contains BPA during processing and manufacturing	
Total	

4.3 On-Site Releases — Effluent Releases at Final Discharge Points

4.3.1 Releases to air — No data is required for Part 4.3.1 of this Declaration

4.3.2 Underground releases — No data is required for Part 4.3.2 of this Declaration

4.3.3 Releases to water

For the activity identified in Part 3.0 of this Declaration, did this facility release effluent containing the substance at the final discharge point in the Implementation Year? ☐ Yes ☐ No

If no, proceed to Part 4.4 of this Declaration.

If yes, report below the total quantity of all releases of the substance to water in **kg**, for that year, and the Basis of Estimate Code (see Part 4.0, Note b) in the appropriate field below.

Type of Releases	Total Quantity Released During the Implementation Year (kg)	Basis of Estimate Code
Surface Water		
Wastewater System		
Total		

4.3.4 Releases to land — No data is required for Part 4.3.4 of this Declaration

4.4 Off-Site Transfers

4.4.1 Off-Site Transfers for Distribution — No data is required for Part 4.4.1 of this Declaration

4.4.2 Off-Site Transfers for Disposal

For the activity identified in Part 3.0 of this Declaration, did the facility transfer the substance off-site for disposal in the Implementation Year? ☐ Yes ☐ No

If no, proceed to Part 4.5 of this Declaration.

If yes, report the total quantity of all off-site transfers of the substance for disposal in **kg**, for that year, and the Basis of Estimate Code (see Part 4.0, Note b) in the appropriate field below. Report only the net mass of the substance that was sent off-site, not the total mass of the mixture containing the substance. Report transfers to the first off-site location only, not any subsequent transfers by the waste disposal company.

Type of Transfers for Disposal	Total Quantity Transferred During the Implementation Year (kg)	Basis of Estimate Code	Facility name and address
Landfill			
Hazardous Waste Facility			
Returned to Distributor			
Total			

4.4.3 Off-Site Transfers for Recycling — No data is required for Part 4.4.3 of this Declaration

4.5 Additional Information

4.5.1 Sampling and Analysis

For the activity identified in Part 3.0 of this Declaration, indicate the temperature and pH of the effluent at the time of sampling; the BPA concentration in **µg/L** resulting from laboratory analysis; the dates of the sampling and analysis activities as well as the laboratory name, address and accreditations for analysis of BPA at all final discharge points as described in subsection 4(5) of the Notice for the Implementation Year. In addition, provide the average temperature, pH and concentration in the appropriate fields below by totalling each column and dividing by the number of samples taken.

In the event that there is more than one final discharge point, a minimum of four samples should be taken at each location.

Final discharge point — A

Sample	Temperature (°C)	pH	Concentration of BPA at the Final Discharge Point (µg/L)	Date of Sampling	Date of Laboratory Analysis	Laboratory Name, City and Phone Number	Laboratory Accreditation Number
No. 1							
No. 2							
No. 3							
No. 4							
Average							

Final discharge point — B

Sample	Temperature (°C)	pH	Concentration of BPA at the Final Discharge Point (µg/L)	Date of Sampling	Date of Laboratory Analysis	Laboratory Name, City and Phone Number	Laboratory Accreditation Number
No. 1							
No. 2							
No. 3							
No. 4							
Average							

4.5.2 Wastewater System Name and Location

For the activity identified in Part 3.0 of this Declaration, indicate the name, location and, if known, the level of treatment (e.g. primary, secondary, tertiary) of the wastewater system where the effluent was released by the facility, as reported in Part 4.3.3 of this Declaration.

Name of Wastewater System	Location	Level of Treatment

5.0 Action(s) Taken and Results Achieved

5.1 Action taken

Parts 5.1.1 through 5.1.6 must be completed separately for ***each*** *action taken in the P2 plan, i.e. Part 5.1 will be completed as many times as there are actions to report.*

Describe for the activity identified in Part 3.0 of this Schedule **the current status of the action taken to date** in implementing the Pollution Prevention Plan. Please complete for each action that was reported in your last submitted Interim Progress Report.

What is the current status of this Action?

☐ Planned/To be initiated
☐ In progress
☐ Completed
☐ Discontinued

If the action is **"Discontinued,"** please provide the reason why you will no longer be carrying out this action for the activity.

In Part 5.1.1, describe for the activity identified in Part 3.0 of this Declaration the **action taken** in implementing the Pollution Prevention Plan. If you have previously filed an Interim Progress Report, report only those actions that have been taken since the last Interim Progress Report.

If action includes the use of alternative substances, please include the chemical name, common name or CAS number of the substance.

5.1.1 Action Taken: _____

Provide a detailed description of the action in the box below:

In Parts 5.1.2 and 5.1.3, identify whether the anticipated action mentioned above represents a pollution prevention method OR an environmental protection method, by selecting one of the methods below.

5.1.2 Types of Pollution Prevention Methods:

For a detailed description of pollution prevention methods, please refer to the Pollution Prevention Planning Handbook (www.ec.gc.ca/planp2-p2plan/default.asp?lang=En&n=56875F44-1).

☐ Material or feedstock substitution (if checked, include the name of alternative substance in Part 5.1.1)
☐ Product design or reformulation (if checked, include the name of alternative substance in Part 5.1.1)
☐ Equipment or process modifications
☐ Spill and leak prevention
☐ On-site reuse, recycling or recovery
☐ Inventory management or purchasing techniques
☐ Good operating practices or employee training
☐ Other: _____

5.1.3 Types of Environmental Protection Methods:

☐ Energy recovery
☐ Off-site recycling
☐ Incineration with energy recovery
☐ Waste treatment
☐ On-site wastewater treatment
☐ Pollution control
☐ Disposal
☐ Other: _____

In Part 5.1.4, report, where possible, the corresponding change to annual quantity or concentration released of the substance achieved from implementation of that action in **kg** or **µg/L**. Indicate a decrease with a negative sign ("–") and an increase with a positive sign ("+") in front of the reported quantity or concentration. Note that predicting a quantitative change for some actions taken, such as employee training, may not be possible.

5.1.4 Changes Achieved: _____

In Part 5.1.5, relate these changes to one or more specific elements of the baseline information described in Part 4 of this Declaration.

Describe which element(s) of the Baseline Element (see below) are affected by the changes reported in Part 5.1.4. Note: Actions may affect more than one Baseline Element.

A = total quantity manufactured or used on-site
B = total quantity released to water (surface water or wastewater system)
C = total quantity transferred for disposal off-site (landfill, hazardous waste facility, or return to distributor)
D = effluent concentration, temperature or pH
E = other (If other is selected, please provide a short description.)

5.1.5 Baseline Elements Affected: _____

In Part 5.1.6, identify the completion date for the action taken.

5.1.6 Planned Completion Date (YYYY-MM-DD): _____

This ends Parts 5.1.1. through 5.1.6 that must be completed separately for each action taken in the P2 plan.

5.2 Total Results Achieved — No data is required for Part 5.2 of this Declaration

5.3 Total Release Achieved

For the activity identified in Part 3.0 of this Declaration, indicate the achieved change in release to surface water or wastewater systems relative to the Preparation Year. Report the total achieved change in quantity of BPA released in kg and the average achieved change in concentration of BPA released in µg/L in the appropriate columns below.

Important: Indicate a decrease with a negative sign ("–") and an increase with a positive sign ("+") in front of the reported quantity or concentration.

Type of Releases	Total Quantity Achieved Change Relative to the Preparation Year (kg)	Average Concentration Achieved Change Relative to the Preparation year (µg/L)
Surface Water		
Wastewater System		

6.0 Monitoring and Reporting

Describe the monitoring and reporting used to track progress in implementing the Pollution Prevention Plan.

7.0 Risk Management Objective

Describe how the elements of the Pollution Prevention Plan met the risk management objective identified in subsection 4(2) of the Notice:

(2) The risk management objective of this Notice is the continual improvement towards reaching the lowest level of bisphenol A in the environment. This is to be accomplished by achieving and maintaining the lowest total bisphenol A concentration that is economically and technically feasible and is less than 1.75 µg/L in the effluent released at the final discharge point of a facility through methods other than dilution.

If this plan did not meet the risk management objective, explain why.

This ends Parts 3.0 through 7.0 to be completed separately for each Activity specified in Part 3.0 above.

8.0 Factors to Consider

Provide any additional details or update progress in the Implementation Year to take into account the "Factors to Consider in Preparing the Plan" in subsections 4(3) to 4(7) of the Notice, except those factors for which a waiver has been granted by the Minister of the Environment.

4(3) Use of Pollution Prevention

4(4) Use of Alternatives (e.g. availability, cost or technology)

4(5) Sampling and Analysis activities (e.g. description of the location, frequency, method and parameters of sampling and analysis activities)

4(6) Keep additional documents with the plan (e.g. location of the final discharge point, factors that contribute increasing the concentration of BPA in effluents)

4(7) Monitoring after meeting the Risk Management Objective (RMO) [e.g. one year of sampling or other monitoring activities after meeting RMO]

9.0 Certification

I hereby certify that a Pollution Prevention Plan Has Been Implemented in Respect of Bisphenol A in Industrial Effluents and that the information provided in this Declaration is true, accurate and complete.

_____ _____

Signature of the Person Subject to the Notice or Duly Authorized Representative — Date

Name: _____

Please Print

Title/Position: _____

Please Print

REMARQUE : Ne pas remplir le présent formulaire tel qu'il figure dans la *Gazette du Canada*. Veuillez joindre Environnement Canada pour obtenir de plus amples renseignements sur la déclaration en ligne, comme il est précisé aux articles 18 et 19 de l'avis.

Annexe 5 : Déclaration confirmant l'exécution d'un plan de prévention de la pollution — Avis obligeant l'élaboration et l'exécution de plans de prévention de la pollution à l'égard du bisphénol A (BPA) dans les effluents industriels [paragraphe 58(2) de la LCPE (1999)]

Code de référence de l'avis : P2BPA

Pour obtenir des conseils sur la marche à suivre afin exigeant de remplir la présente déclaration, veuillez consulter les directives pour remplir les annexes de l'avis de la *Gazette du Canada* exigeant l'élaboration et l'exécution de plans de prévention de la pollution à l'égard du bisphénol A dans les effluents industriels. Ces directives se trouvent dans la section sur la planification de la prévention de la pollution (P2) du site Web d'Environnement Canada à l'adresse suivante : www.ec.gc.ca/planp2-p2plan/default.asp?lang=Fr&n=6A389B0B-1.

La présente déclaration apporte-t-elle une modification à une déclaration déjà déposée? ☐ Oui ☐ Non

Si vous avez coché « oui », précisez les parties à modifier et les motifs des modifications ci-dessous. De plus, remplissez les parties 1.0 et 9.0, ainsi que toute autre partie de cette déclaration pour laquelle des renseignements déjà présentés sont devenus faux ou trompeurs. Il n'est pas nécessaire de répéter les informations inchangées.

Si vous avez coché « non », passez à la partie 1.0 de la présente déclaration.

Parties à modifier

Précisez la ou les parties de la déclaration que vous souhaitez modifier.

Motifs des modifications

Veuillez précisez le ou les motifs de chacune des modifications que vous souhaitez apporter.

1.0 Renseignements sur la personne ou catégorie de personnes visée par l'avis

Nom de la personne ou catégorie de personnes visée par l'avis : _____

Nom de l'installation : _____

Adresse municipale de l'installation : _____

Ville : _____ Province/territoire : _____ Code postal : _____

Téléphone : _____ Courriel : _____
(et indicatif régional)

Adresse postale de l'installation
(si elle diffère de l'adresse municipale) : _____

Ville : _____ Province/territoire : _____ Code postal : _____

Numéro d'identification de l'Inventaire national des rejets de polluants (s'il n'y en a pas, laissez en blanc) : _____

Code à six chiffres du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN)
(s'il n'y en a pas, laissez en blanc) : _____

Veuillez fournir le nom d'une personne-ressource pour l'installation. Environnement Canada pourrait communiquer avec cette personne pour discuter de renseignements généraux relatifs à votre déclaration, notamment l'inscription de votre installation et le mot de passe nécessaire pour remplir votre déclaration en ligne.

Personne-ressource

Prénom : _____

Nom de famille : _____

Courriel : _____

Titre du poste : _____

Numéro de téléphone : _____
(et indicatif régional)

Numéro de télécopieur (si disponible) : _____
(et indicatif régional)

Si le responsable des renseignements techniques diffère de la personne-ressource, veuillez fournir les renseignements ci-dessous concernant le responsable des renseignements techniques.

Responsable des renseignements techniques de l'installation

Prénom : _____

Nom de famille : _____

Courriel : _____

Téléphone : _____
(et indicatif régional)

Télécopieur (si disponible) : _____
(et indicatif régional)

2.0 Utilisation de plans déjà élaborés ou exécutés à d'autres fins — Aucune donnée n'est requise pour la partie 2.0 de la présente déclaration.

Les parties 3.0 à 7.0 doivent être complétées séparément pour ***chaque*** *activité sélectionnée dans la partie 3.0 ci-dessous.*

3.0 Substance et activité

Substance et activité pour lesquelles des informations sont requises (choisissez toutes les options applicables) :

☐ Fabrication de BPA (si sélectionné, s'il vous plaît remplir la partie 4.1.1)

☐ Utilisation de BPA ou d'un (de) mélange(s) contenant du BPA au cours de la transformation et de la fabrication (si sélectionné, s'il vous plaît remplir la partie 4.1.2)

4.0 Renseignements de base après l'exécution du plan de prévention de la pollution

L'**année de préparation** est celle indiquée dans votre dépôt de l'annexe 1 — « Déclaration confirmant qu'un plan de prévention de la pollution a été élaboré et qu'il est en cours d'exécution — Avis obligeant l'élaboration et l'exécution de plans de prévention de la pollution à l'égard du bisphénol A (BPA) dans les effluents industriels [paragraphe 58(1) de la LCPE (1999)] » ci-après nommée Déclaration confirmant l'élaboration.

Remarques :

a) Dans la mesure du possible, les données recueillies dans les parties 4.1, 4.2, 4.3 et 4.4 de la présente déclaration correspondent aux exigences de déclaration de l'Inventaire national des rejets de polluants (INRP).

b) Dans la partie 4, lorsque cela est précisé, utilisez les codes de méthodes d'estimation énumérés ci-dessous pour décrire le mode de détermination de chacune des quantités déclarées dans cette partie de la déclaration :

M1 Surveillance en continu des émissions
M2 Contrôle prédictif des émissions
M3 Analyse à la source
C Bilan massique
E1 Facteurs d'émission propres à l'installation
E2 Facteurs d'émission publiés
O Estimations techniques
X Autre (veuillez préciser)

c) Cette déclaration requiert la déclaration de données pour l'année d'exécution **2016** (du 1er janvier au 31 décembre) après avoir atteint l'objectif de gestion du risque spécifié au paragraphe 4(2) de l'avis. L'exécution du plan de prévention de la pollution, qui comprend une année de surveillance, doit être achevée au plus tard le 31 décembre **2016** (tel qu'il est précisé dans l'avis, ou toute autre année spécifiée à une personne qui a obtenu une prorogation du délai pour l'exécution d'un plan).

Si vous déclarez des données pour une année autre que celle susmentionnée, cochez toutes les réponses qui s'appliquent.

☐ Personne ou catégorie de personnes visée par l'avis ayant obtenu une prorogation du délai pour l'exécution d'un plan à l'égard d'une année d'exécution autre que **2016**

OU

☐ Personne ou catégorie de personnes devenant assujettie à l'avis après la date de sa publication pour une année d'exécution autre que **2016**

Si l'une ou l'autre des réponses ci-dessus s'applique, veuillez indiquer la nouvelle année d'exécution pour laquelle vous déclarez des données : _____. Toutes les références à l'année d'exécution **2016** dans la présente déclaration seront remplacées par cette nouvelle année d'exécution.

4.1 Nature de l'activité

Pour l'activité sélectionnée à la partie 3.0 de la présente déclaration, indiquez la nature de cette activité menée à l'installation pendant l'année d'exécution **2016.** Vous pouvez sélectionner plus d'une nature de l'activité dans chaque partie. Sélectionnez toutes les réponses qui s'appliquent.

S'il vous plaît, complétez le tableau 4.1.1 si l'activité choisie à la partie 3 est « Fabrication de BPA ».

S'il vous plaît, complétez le tableau 4.1.2 si l'activité choisie à la partie 3 est « Utilisation de BPA ou d'un (de) mélange(s) contenant du BPA au cours de la transformation et de la fabrication ». Il est à noter que plus d'une nature d'activité peut être choisie. Veuillez en sélectionner au moins une qui soit applicable.

De plus, pour les activités inscrites, indiquez en kilogrammes (**kg**) la quantité totale de BPA fabriquée ou utilisée au cours de l'année d'exécution et le code de la méthode d'estimation (voir la partie 4.0, note b) dans le champ approprié ci-dessous.

4.1.1 Fabrication de BPA

Nature de l'activité	Quantité totale fabriquée (kg)	Code de la méthode d'estimation
☐ Pour utilisation sur place		
☐ Pour vente et distribution		
☐ Comme sous-produit		
☐ Comme impureté		
☐ Autre		
Total		

Si vous avez choisi « autre », s'il vous plaît inclure une description : _____

4.1.2 Utilisation de BPA ou d'un (de) mélange(s) contenant du BPA pour transformer ou fabriquer

Nature de l'activité	Quantité totale utilisée (kg)	Code de la méthode d'estimation
☐ Adhésifs ou scellant		
☐ Peintures ou revêtements		
☐ Polychlorure de vinyle		
☐ Liquide pour freins		
☐ Revêtements de fils ou de câbles électriques		
☐ Papier thermosensible		
☐ Pneus		
☐ Résine époxyde ou résine alkyde		
☐ Cires de fonderies de précision		
☐ Revêtements intérieurs des boîtes de conserve		
☐ Réactif ou intermédiaire		
☐ Autre		
Total		

Si vous avez choisi « Réactif ou intermédiaire », s'il vous plaît inclure la fonction ou la raison d'être de la substance : _____

Si vous avez choisi « Autre », s'il vous plaît inclure une description : _____

4.2 Quantité totale de BPA fabriquée ou utilisée au cours de l'année d'exécution

Type d'activité	Quantité totale au cours de l'année d'exécution (kg)
☐ Fabrication de BPA	
☐ Utilisation de BPA ou d'un (de) mélange(s) contenant du BPA au cours de la transformation et de la fabrication	
Total	

4.3 Rejets sur place — Rejets d'effluents à partir des points de rejet finals

4.3.1 Rejets dans l'atmosphère — Aucune donnée n'est requise pour la partie 4.3.1 de la présente déclaration

4.3.2 Injections souterraines — Aucune donnée n'est requise pour la partie 4.3.1 de la présente déclaration

4.3.3 Rejets dans l'eau

Pour l'activité sélectionnée à la partie 3.0 de cette déclaration, est-ce que l'installation a rejeté des effluents contenant la substance au-delà d'un des points de rejet finals pendant l'année d'exécution? ☐ Oui ☐ Non

Si vous avez coché « non », passez à la partie 4.4 de la présente déclaration.

Si vous avez coché « oui », inscrivez la quantité totale de tous les rejets de la substance dans l'eau en **kg**, pour l'année en question, et le code de la méthode d'estimation (voir la partie 4.0, note b), dans le champ approprié ci-dessous.

Type de rejets	Quantité totale rejetée au cours de l'année d'exécution (kg)	Code de la méthode d'estimation
Eaux de surface		
Système d'assainissement		
Total		

4.3.4 Rejets dans le sol — Aucune donnée n'est nécessaire pour la partie 4.3.4 de la présente déclaration

4.4 Transferts hors site

4.4.1 Transferts hors site pour distribution — Aucune donnée n'est requise pour la partie 4.4.1 de la présente déclaration

4.4.2 Transferts hors site pour élimination

Pour l'activité sélectionnée à la partie 3.0 de cette déclaration, l'installation a-t-elle transféré la substance hors site pour élimination au cours de l'année d'exécution? ☐ Oui ☐ Non

Si vous avez coché « non », passez à la partie 4.5 de la présente déclaration.

Si vous avez coché « oui », inscrivez la quantité totale des transferts de la substance hors site pour élimination en **kg**, au cours de l'année en question, et le code de la méthode d'estimation (voir la partie 4.0, note b) dans le champ approprié ci-dessous. N'inscrivez que la masse nette de substance transférée hors site et non la masse totale du mélange contenant la substance. N'inscrivez que les transferts au premier emplacement hors site et non les transferts subséquents effectués par l'entreprise d'élimination des déchets.

Type de transferts pour élimination	Quantité totale transférée au cours de l'année d'exécution (en kg)	Code de la méthode d'estimation	Nom et adresse de l'installation
Site d'enfouissement			
Installation pour déchets dangereux			
Retour au distributeur			
Total			

4.4.3 Transferts hors site pour recyclage — Aucune donnée n'est nécessaire pour la partie 4.4.3 de la présente déclaration

4.5 Renseignements supplémentaires

4.5.1 Échantillonnage et analyse

Pour l'activité sélectionnée à la partie 3.0 de la présente déclaration, indiquez la température et le pH de l'effluent au moment de l'échantillonnage; la concentration de BPA en **µg/L** dans l'effluent à la suite du résultat d'analyse; la date de l'échantillonnage et de l'analyse; ainsi que le nom, l'adresse et le numéro d'accréditation du laboratoire pour l'analyse de BPA à tous les points de rejet finals, tel qu'il est décrit au paragraphe 4(5) de l'avis pour l'année d'exécution. De plus, veuillez indiquer la température, la concentration et le pH moyen dans les champs appropriés. Pour déterminer la moyenne, faites la somme des colonnes puis divisez le résultat par le nombre d'échantillons effectués.

Dans le cas où il y a plus d'un point de rejet final, au moins quatre échantillons devraient être prélevés à chaque emplacement.

Point de rejet final — A

Échantillon	Température (°C)	pH	Concentration de BPA au point de rejet final (µg/L)	Date de l'échantillonnage	Date de l'analyse en laboratoire	Nom, ville et numéro de téléphone du laboratoire	Numéro d'accréditation du laboratoire
N° 1							
N° 2							
N° 3							
N° 4							
Moyenne							

Point de rejet final — B

Échantillon	Température (°C)	pH	Concentration de BPA au point de rejet final (µg/L)	Date de l'échantillonnage	Date de l'analyse en laboratoire	Nom, ville et numéro de téléphone du laboratoire	Numéro d'accréditation du laboratoire
N° 1							
N° 2							
N° 3							
N° 4							
Moyenne							

4.5.2 Nom et emplacement du système d'assainissement

Pour l'activité sélectionnée à la partie 3.0 de cette déclaration, indiquez le nom, l'emplacement et, s'il est connu, le niveau de traitement (par exemple primaire, secondaire, tertiaire) du système d'assainissement où les effluents ont été rejetés, tels qu'ils sont déclarés à la partie 4.3.3 de cette déclaration.

Nom du système d'assainissement	Emplacement	Niveau de traitement

5.0 Mesures prises et résultats obtenus

5.1 Mesure prise

Les parties 5.1.1 à 5.1.6 doivent être remplies séparément pour ***chaque*** *mesure prévue du plan de P2 qui a été prise, c'est-à-dire qu'il faut remplir la partie 5.1 autant de fois qu'il y a de mesures à déclarer.*

Décrivez, pour l'activité sélectionnée à la partie 3.0 de la présente déclaration, **l'état actuel de la mesure prise visant** l'exécution du plan de prévention de la pollution. Veuillez répéter pour chaque mesure déclarée dans le dernier rapport provisoire que vous avez déposé.

Quel est l'état actuel de cette mesure?

☐ Planifiée/à mettre en œuvre
☐ En cours
☐ Terminée
☐ Abandonnée

Si la mesure a été « **abandonnée** », indiquez pourquoi elle ne sera pas mise en œuvre pour l'activité.

Dans la partie 5.1.1, décrivez pour l'activité sélectionnée à la partie 3.0 de la présente déclaration, la **mesure prise** visant l'exécution du plan de prévention de la pollution. Si vous avez déposé un rapport provisoire auparavant, n'indiquez que les mesures prises depuis ce dernier rapport provisoire.

Si la mesure prévue comprend l'utilisation de substances de remplacement, veuillez indiquer leur nom chimique, leur nom commun ou leur numéro d'enregistrement.

5.1.1 Mesure prise : _____

Fournissez une description détaillée de l'action dans la boîte ci-dessous :

Dans les parties 5.1.2 et 5.1.3, indiquez si la mesure prévue mentionnée ci-dessus correspond à une méthode de prévention de la pollution OU à une méthode de protection de l'environnement, en choisissant au moins l'une des méthodes fournies ci-dessous.

5.1.2 Types de méthodes de prévention de la pollution :

Pour obtenir une description détaillée des méthodes de prévention de la pollution, veuillez vous référer au Guide de planification de la prévention de la pollution à l'adresse www.ec.gc.ca/planp2-p2plan/default.asp?lang=Fr&n=56875F44-1.

☐ Substitution de matériaux ou de matières premières (si vous cochez cette case, indiquez le nom du produit de remplacement dans la partie 5.1.1)
☐ Conception ou reformulation du produit (si vous cochez cette case, indiquez le nom du produit de remplacement dans la partie 5.1.1)
☐ Modifications de l'équipement ou du procédé
☐ Prévention des fuites ou des déversements
☐ Récupération, réutilisation ou recyclage sur place
☐ Techniques de gestion des stocks ou d'achat
☐ Bonnes pratiques d'exploitation et formation du personnel
☐ Autres : _____

5.1.3 Types de méthodes de protection de l'environnement :

☐ Récupération d'énergie
☐ Recyclage hors site
☐ Incinération avec récupération d'énergie
☐ Traitement des déchets
☐ Assainissement autonome des eaux usées
☐ Contrôle de la pollution
☐ Élimination
☐ Autres: _____

Dans la partie 5.1.4, inscrivez, le cas échéant, le changement correspondant pour la quantité ou la concentration annuelle rejetée de la substance, en **kg** ou en **µg/L**, et qui résulte de la mise en œuvre de la mesure. Indiquez une diminution par le signe « – » et une augmentation par le signe « + » devant la quantité ou la concentration déclarée. Veuillez noter que la prévision d'un changement quantitatif pour certaines mesures, par exemple la formation du personnel, peut être impossible.

5.1.4 Changements obtenus : _____

Dans la partie 5.1.5, reliez ces changements à un ou plusieurs des éléments de base décrits à la partie 4 de la présente déclaration.

Décrivez quel(s) élément(s) de l'information de base (voir ci-dessous) est (sont) touché(s) par les changements déclarés dans la partie 5.1.4. Remarque : Certaines mesures peuvent avoir une incidence sur plusieurs éléments de base.

A = quantité totale de la fabrication ou des utilisations sur place
B = quantité totale des rejets dans l'eau (eaux de surface ou système d'assainissement)
C = quantité totale des transferts hors site pour élimination (site d'enfouissement, installation pour déchets dangereux ou retour au distributeur)
D = concentration, température ou pH des effluents
E = autre (si sélectionné, veuillez fournir une brève description)

5.1.5 Éléments de base touchés : _____

Dans la partie 5.1.6, indiquez la date d'achèvement prévue pour chaque mesure prise mentionnée ci-dessus.

5.1.6 Date d'achèvement (AAAA-MM-JJ) : _____

Ceci termine les parties 5.1.1 à 5.1.6 devant être remplies séparément pour chaque mesure du plan de P2 qui a été prise.

5.2 Résultats totaux obtenus — Aucune donnée n'est requise pour la partie 5.2 de cette déclaration

5.3 Rejets totaux obtenus

Pour l'activité sélectionnée à la partie 3.0 de la présente déclaration, indiquez par rapport à l'année de préparation le changement obtenu pour les rejets annuels du BPA dans les eaux de surface ou les rejets annuels de la substance dans un système d'assainissement. Indiquez dans les colonnes appropriées ci-dessous, le changement total obtenu en quantité de BPA rejeté en kg et le changement moyen obtenu en concentration de BPA rejeté en µg/L.

Important : Indiquez une diminution par le signe « – » et une augmentation par le signe « + » devant la quantité ou la concentration rapportée.

Type de rejets	Changement total en quantité obtenu par rapport à l'année de préparation (kg)	Changement moyen en concentration obtenu par rapport à l'année de préparation (µg/L)
Eaux de surface		
Système d'assainissement		

6.0 Surveillance et rapport

Décrivez les méthodes de surveillance et de compte rendu utilisées pour suivre les progrès de l'exécution du plan de prévention de la pollution.

7.0 Objectifs de gestion du risque

Décrivez comment les éléments du plan de prévention de la pollution respectent l'objectif de gestion du risque précisé au paragraphe 4(2) de l'avis :

(2) L'objectif de gestion du risque du présent avis est l'amélioration continue dans le but d'arriver au niveau minimal de bisphénol A dans l'environnement. Ceci doit être accompli en atteignant et en maintenant la concentration totale de bisphénol A la plus faible qui est techniquement et économiquement possible et qui est inférieure à 1,75 µg/L dans les effluents au point de rejet final d'une installation en utilisant des méthodes autres que la dilution.

Si ce plan n'a pas atteint l'objectif de gestion du risque, expliquez pourquoi.

Ceci termine les parties 3.0 à 7.0 à remplir séparément pour chaque activité précisée à la partie 3.0 ci-dessus.

8.0 Facteurs à prendre en considération

Décrivez les progrès faits au cours de l'année d'exécution et les mesures prises pour tenir compte des « facteurs à prendre en considération au moment d'élaboration du plan » décrits dans les paragraphes 4(3) à 4(7) de l'avis, à l'exception des facteurs pour lesquels le ministre de l'Environnement a accordé une dérogation.

4(3) Utilisation de la prévention de la pollution

4(4) Utilisation de produits de remplacement (par exemple disponibilité, coût ou technologie)

4(5) Activités d'échantillonnage et d'analyse (par exemple description de l'emplacement, de la fréquence, de la méthode et des paramètres des activités d'échantillonnage et d'analyse)

4(6) Garder les documents supplémentaires avec le plan (par exemple l'emplacement du point de rejet final et les facteurs qui contribuent à augmenter la concentration de BPA dans les effluents)

4(7) Surveillance après l'atteinte de l'objectif de gestion du risque (par exemple échantillonnage d'un an ou d'autres activités de surveillance après avoir atteint l'objectif de gestion du risque)

9.0 Attestation

J'atteste qu'un plan de prévention de la pollution a été exécuté à l'égard du bisphénol A dans les effluents industriels et que les renseignements contenus dans la présente déclaration sont véridiques, exacts et complets.

_____ _____

Signature de la personne visée par l'avis ou de la personne autorisée à la représenter — Date

Nom : _____

en caractères d'imprimerie s.v.p.

Titre/poste : _____

en caractères d'imprimerie s.v.p.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation / Société canadienne des postes
Postage paid Port payé
Lettermail Poste-lettre
6627609
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

Available from Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

En vente : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5