

RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DES AUTOMOBILES À PASSAGERS ET DES CAMIONS LÉGERS

DÉFINITIONS

Définitions

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

« abri provisoire » Espace intérieur d'une automobile comportant des surfaces de couchage et des installations domestiques et pouvant servir de gîte temporaire.

« alcool carburant » Mélange de carburant contenant 85 % ou plus en volume de méthanol, d'éthanol ou d'autres alcools.

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

« angle de rampe » Le supplément du plus grand angle formé par deux tangentes aux arcs du rayon sous charge avant et arrière dont l'intersection touche le dessous du véhicule.

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

« année de modèle » L'année utilisée par le constructeur, conformément à l'article 4, pour désigner un modèle de véhicule.

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

« automobile » Véhicule à quatre roues autopropulsé, conçu pour être utilisé sur une voie publique et dont le PNBV est inférieur à 4 536 kg (10 000 livres), à l'exclusion de :

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

« automobile à passagers » Toute automobile, autre qu'un camion léger, conçue pour transporter au plus dix personnes.

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

« camion léger » Automobile qui est :

- a) soit dotée de quatre roues motrices ou dont le PNBV est supérieur à 2 722 kg (6 000 livres), et qui présente au moins quatre des caractéristiques ci-après déterminées selon sa masse en état de marche, sur une surface plane, lorsque les roues avant sont parallèles à la ligne de centre longitudinale et que les pneus sont gonflés à la pression recommandée par le fabricant :
 - (i) un angle d'approche d'au moins 28 degrés,
 - (ii) un angle de rampe d'au moins 14 degrés,
 - (iii) un angle de sortie d'au moins 20 degrés,
 - (iv) un jeu fonctionnel d'au moins 20 centimètres,
 - (v) une garde au sol sous les essieux avant et arrière d'au moins 18 centimètres;
- b) soit conçue pour remplir au moins l'une des fonctions suivantes :
 - (i) transporter plus de dix personnes,
 - (ii) fournir un abri provisoire,
 - (iii) transporter des biens sur une plate-forme ouverte,
 - (iv) fournir un volume pour le transport de cargaison supérieur à celui du transport de passagers, le volume d'une automobile vendue avec un siège dans la deuxième rangée étant calculé lorsque le siège est installé, même s'il est déclaré facultatif par le fabricant,
 - (v) permettre le transport d'une cargaison lorsque les sièges sont enlevés ou escamotés de façon à créer une surface de cargaison plane s'étendant du point d'installation le plus avant de ces sièges jusqu'au fond de l'intérieur de l'automobile, celle-ci devant, à compter de l'année de modèle 2012, être munie d'au moins trois rangées de sièges.

« catégorie de transmissions » Catégorie regroupant les transmissions qui ont les caractéristiques suivantes en commun :

- a) le type de transmission de base;
- b) le nombre de vitesses avant utilisées dans les essais effectués pour l'application du paragraphe 16(2);
- c) le système d'entraînement;
- d) le type d'overdrive, le cas échéant;
- e) le type de convertisseur de couple, le cas échéant.

« certificat de l'EPA » Le certificat de conformité aux normes fédérales américaine qui est délivré par l'EPA.

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

« CO₂ » Dioxyde de carbone.

« durée de vie utile » Période de temps ou d'utilisation, de durée intermédiaire ou totale, pour laquelle une norme d'émissions s'applique à un véhicule, telle qu'elle est établie à l'article 1805 de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR.

« empreinte » Le résultat, arrondi au dixième de pied carré près, du produit de la moyenne de la distance latérale entre les lignes de centre des pneus avant et entre les lignes de centre des pneus arrière au sol (mesurée en pouces et arrondie au dixième de pouce près) et de la distance longitudinale entre les lignes de centre des roues avant et arrière (mesurée en pouces et arrondie au dixième de pouce près), divisé par 144.

« EPA » L'Environmental Protection Agency des États-Unis.

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

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

« ligne de voiture » S'entend d'un groupe de véhicules de la même marque et, le cas échéant, de la même division de véhicules, qui ont une carrosserie ou un châssis semblables.

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

« masse en état de marche » Le poids réel d'un véhicule en état de marche, ou celui estimé par le constructeur, 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.

« pile à combustible » Cellule électrochimique qui produit de l'électricité à partir de la réaction d'un carburant sur l'anode avec un oxydant sur la cathode en présence d'un électrolyte.

« PNBV » Le poids nominal brut spécifié par le constructeur comme étant le poids théorique maximal d'un véhicule chargé.

« 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.

« type de modèle » Vise les automobiles à passagers ou les camions légers appartenant à la même ligne de voitures et ayant en commun une même catégorie de transmissions et un même de moteur de base.

« véhicule à alcool à double carburant » Véhicule qui :

a) est conçu pour fonctionner :

(i) soit à l'alcool carburant ou à l'essence,

(ii) soit à l'alcool carburant ou au carburant diesel;

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

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

« véhicule à gaz naturel à double carburant » Véhicule qui :

- a) est conçu pour fonctionner :
 - (i) soit au gaz naturel ou à l'essence,
 - (ii) soit au gaz naturel ou au carburant diesel;
- b) fonctionnant au gaz naturel, affiche une efficacité énergétique au moins égale à celle obtenue en mode de fonctionnement à l'essence ou au carburant diesel, l'efficacité énergétique étant calculée conformément à l'article 510(g)(1) de la sous-partie F de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR;
- c) atteint ou dépasse l'autonomie de conduite minimale prévue par l'article 5(a) de la partie 538, chapitre V, sous-titre B, titre 49, du CFR.

« véhicule à technologie de pointe » Véhicule électrique, véhicule hybride rechargeable ou véhicule électrique à pile à combustible.

« véhicule électrique » Véhicule conforme aux normes d'émissions de la série 1 figurant à l'une des rangées horizontales du tableau S04-1 de l'article 1811 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et propulsé exclusivement au moyen d'un moteur électrique alimenté par un système de stockage d'énergie rechargeable au moyen d'une source externe au véhicule.

« véhicule électrique à pile à combustible » Véhicule propulsé exclusivement par un moteur électrique alimenté par une pile à combustible.

« véhicule électrique hybride » Véhicule propulsé au moyen d'un moteur électrique alimenté par un système interne de stockage d'énergie rechargeable et d'un moteur à combustion interne ou un moteur thermique.

« véhicule hybride rechargeable » Véhicule électrique hybride doté d'un système de stockage d'énergie rechargeable au moyen d'une source électrique externe et dont l'autonomie de conduite en mode électrique est d'au moins de 16,1 km (10 milles).

(2) Pour l'application de la définition de « type de modèle », les automobiles à passagers ou camions légers sont dotés du même moteur de base lorsque :

- a) s'agissant de véhicules autres que des véhicules électriques, leurs moteurs ont :
 - (i) le même fabricant,
 - (ii) la même cylindrée,
 - (iii) le même nombre de cylindres,
 - (iv) le même système de carburant,
 - (v) le même catalyseur;

b) s'agissant de véhicules électriques, leurs moteurs ont :

- (i) le même fabricant,
- (ii) le même moteur de traction électrique,
- (iii) la même commande de moteur,
- (iv) la même configuration de batterie,
- (v) le même système de charge électrique,
- (vi) le même dispositif de stockage d'énergie.

OBJET

Objet

2. Le présent règlement a pour objet la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des automobiles à passagers et des camions légers par l'établissement de normes d'émissions et de procédures d'essai compatibles avec celles des États-Unis.

CONTEXTE

Contexte

3. Le présent règlement :

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

ANNÉE DE MODÈLE

Année de modèle

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

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

Période de production

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

CATÉGORIES DE VÉHICULES

Catégories

5. (1) Dans le présent règlement et sous réserve du paragraphe (2), les catégories de véhicules ci-après sont désignées pour l'application de la définition de « véhicule » à l'article 149 de la Loi :

- a) les automobiles à passagers;
- b) les camions légers.

Exceptions

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

Transport au Canada

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

MARQUE NATIONALE

Demande d'autorisation

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

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 en vertu du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

Marque nationale

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

NORMES D'ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

SYSTEME ANTIPOLLUTION

Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs

8. (1) Le système antipollution installé dans un véhicule pour que celui-ci soit conforme aux normes établies dans le présent règlement doit satisfaire aux exigences du paragraphe 11(1) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

Dispositif de mise en échec

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

Méthodes d'essai

(3) Les paragraphes 11(3) et (4) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* s'appliquent, sauf que les méthodes d'essai visées sont celles mentionnées à l'article 10.

NORMES APPLICABLES AUX AUTOMOBILES A PASSAGERS ET AUX CAMIONS LEGERS

Normes d'émissions — oxyde nitreux et méthane

9. Les automobiles à passagers et les camions légers de l'année de modèle 2012 ou d'une année de modèle ultérieure doivent être conformes aux normes d'émissions de gaz d'échappement d'oxyde nitreux (N₂O) et de méthane (CH₄) prévues à l'article 1818 de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR, pour l'année de modèle en cause.

Interprétation des normes

10. Les normes mentionnées à l'article 9 sont les normes d'homologation et d'utilisation prévues à la sous-partie B de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR selon la durée de vie utile applicable, compte tenu des méthodes d'essai, des carburants et des méthodes de calcul qui y sont prévues à leur égard.

Certificat de l'EPA

11. (1) Les véhicules 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, au lieu d'être conformes aux normes visées aux articles 8 et 9, être conformes aux normes d'homologation et d'utilisation mentionnées dans le certificat.

Paragraphe 153(3) de la Loi

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

EPA

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

EXIGENCES RELATIVES AUX PARCS

Dispositions générales

Définition de « parc »

12. Aux articles 14 à 33, « parc » vise :

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

b) soit, si l'entreprise choisit de se prévaloir de l'article 20, l'ensemble des automobiles à passagers ou des camions légers d'une année de modèle donnée qui sont

construits ou importés au Canada par une entreprise et qui sont destinés à la vente au premier usager, mais qui ne sont pas inclus dans le parc optionnel provisoire constitué aux termes de cet article pour cette année de modèle.

Arrondissement

13. Dans les calculs prévus au présent règlement les résultats sont arrondis à l'unité la plus proche, conformément à l'article 6 de la méthode ASTM E 29-93a de l'American Society for Testing and Materials intitulée *Standard Practice for Using Significant Digits in Test Data to Determine Conformance with Specifications*.

Norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂

Exigences relatives aux émissions d'équivalent CO₂

14. Sous réserve des articles 17 et 18, la valeur moyenne d'émissions d'équivalent CO₂ du parc d'automobiles à passagers et du parc de camions légers d'une entreprise pour l'année de modèle 2011 ou une année de modèle ultérieure ne doit pas dépasser la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂ applicable au parc de véhicules pour l'année de modèle en cause.

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

14.1 L'entreprise calcule la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂, exprimée en grammes d'équivalent CO₂ par mille, pour chacun de ses parcs d'automobiles à passagers et de camions légers de l'année de modèle 2011 de la façon suivante :

- a) pour les parcs d'automobiles à passagers, elle correspond au quotient de 8 887 par la norme du fabricant en matière d'économie de carburant particulière aux automobiles à passagers pour l'année de modèle 2011 déterminée en vertu de l'article 5 de la partie 531, du chapitre V, du sous-titre B, du titre 49 du CFR;
- b) pour les parcs de camions légers, elle correspond au quotient de 8 887 par la norme du fabricant en matière d'économie de carburant particulière aux camions légers pour l'année de modèle 2011 déterminée en vertu l'article 5 de la partie 533, du chapitre V, du sous-titre B, du titre 49, du CFR.

Type de modèle

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

Calcul de la norme moyenne d'équivalent CO₂ — parcs

(2) Sous réserve de l'article 20, l'entreprise calcule la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂ pour chacun de ses parcs d'automobiles à passagers et de camions légers de l'année de modèle 2012 et des années de modèle subséquentes selon la formule suivante :

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

où :

- A représente la valeur cible d'émissions de CO₂ déterminée conformément aux paragraphes (3) ou (4) pour chaque groupe d'automobiles à passagers ou de camions légers et exprimée en grammes de CO₂ par mille;
- B le nombre d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le groupe;
- C le nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc.

Valeurs cibles — parc d'automobiles à passagers

(3) La valeur cible d'émissions de CO₂ applicable à un groupe d'automobiles à passagers d'une année de modèle donnée correspond à ce qui suit :

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

Colonne 1		Colonne 2
Article	Année de modèle	Valeur cible des émissions de CO ₂ (en g/mille)
1.	2012	242
2.	2013	234
3.	2014	227
4.	2015	215
5.	2016 et années de modèle ultérieures	204

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

$$[4,72 \times f] + b$$

où :

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

Colonne 1		Colonne 2
Article	Année de modèle	B
1.	2012	48,8
2.	2013	40,8
3.	2014	33,2
4.	2015	22,0
5.	2016 et années de modèle ultérieures	10,9

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

Colonne 1		Colonne 2
Article	Année de modèle	Valeur cible des émissions de CO ₂ (en g/mille)
1.	2012	313
2.	2013	305
3.	2014	297
4.	2015	286
5.	2016 et années de modèle ultérieures	275

Valeurs cibles — parc de camions légers

(4) La valeur cible d’émissions de CO₂ applicable à un groupe de camions légers d’une année de modèle donnée correspond à ce qui suit :

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

Colonne 1		Colonne 2
Article	Année de modèle	Valeur cible des émissions de CO ₂ (en g/mille)
1.	2012	298
2.	2013	287
3.	2014	276
4.	2015	261
5.	2016 et années de modèle ultérieures	246

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

$$[4,04 \times f] + b$$

où :

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

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

Colonne 1		Colonne 2
Article	Année de modèle	B
1.	2012	132,6
2.	2013	121,6
3.	2014	110,3
4.	2015	95,2
5.	2016 et années de modèle ultérieures	80,4

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

Colonne 1		Colonne 2
Article	Année de modèle	Valeur cible des émissions de CO ₂ (en g/mille)
1.	2012	399
2.	2013	388
3.	2014	377
4.	2015	362
5.	2016 et années de modèle ultérieures	347

Calcul des valeurs moyennes des émissions d'équivalent CO₂

Valeur moyenne des émissions d'équivalent CO₂ — parcs

16. (1) L'entreprise calcule la valeur moyenne des émissions d'équivalent CO₂ pour chacun de ses parcs d'automobiles à passagers et de camions légers de l'année de modèle 2011 et des années de modèles subséquentes selon la formule suivante :

$$D - E - F - G$$

où :

- D représente la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour chaque parc, calculée selon le paragraphe (2) ou (10) et compte tenu des paragraphes (3) à (5);
- E l'allocation pour la réduction des fuites de frigorigènes provenant du système de climatisation, calculée conformément au paragraphe (6);
- F l'allocation pour l'amélioration de l'efficacité du système de climatisation, calculée conformément au paragraphe (7);
- G l'allocation pour l'utilisation de technologies innovatrices de réduction du CO₂, calculée conformément au paragraphe (8).

Valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour les années de modèle 2012 et des années de modèles ultérieures

(2) La valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour le parc de l'année de modèle 2012 et des années de modèles subséquentes est calculée selon la formule suivante :

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

où :

- A représente la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour chaque type de modèle, déterminée conformément à l'article 510(j)(2) de la sous-partie F de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR pour l'année de modèle et exprimée en grammes de CO₂ par mille;
- B le nombre de véhicules du type de modèle en cause dans le parc;
- C le nombre total de véhicules dans le parc.

Technologie de pointe

(3) Dans le calcul de la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone conformément au paragraphe (2) pour les années modèles 2012 à 2016, l'entreprise peut, pour l'application des éléments B et C de la formule figurant à ce paragraphe, multiplier par 2 le nombre de véhicules à technologie de pointe de son parc, si les conditions suivantes sont réunies :

- a) la documentation relative à l'utilisation de ce multiplicateur et au nombre de crédits qui en découle est comprise dans son rapport de fin d'année de modèle;
- b) les véhicules sont conformes aux normes d'émissions de la série 5 ou d'une série plus contraignante qui figurent à l'une des rangées horizontales du tableau S04-1 de l'article 1811 de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR.

Plafond pour les véhicules à double carburant

(4) Pour l'application du paragraphe (2) et pour les années de modèle 2012 à 2015, si un parc comporte des véhicules à alcool à double carburant et des véhicules à gaz naturel à double carburant, la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour le parc est la plus élevée des valeurs suivantes :

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

Valeur de remplacement

(5) Pour l'application des articles 510(j)(2)(vi) et (vii) de la sous-partie F de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR, l'entreprise peut utiliser une autre valeur pour le facteur de pondération F si elle fournit au ministre une preuve établissant que la valeur qu'elle propose est plus représentative de la composition de son parc.

Allocation pour la réduction des fuites de frigorigènes

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

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

où :

- A représente la réduction des fuites d'équivalent CO₂ pour chaque système de climatisation dans le parc doté de ces technologies, déterminée conformément aux dispositions des articles 166 et 1866(b) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et exprimée en grammes d'équivalent CO₂ par mille;
- B le nombre total de véhicules dans le parc qui sont dotés du système de climatisation;
- C le nombre total de véhicules dans le parc.

Allocation liée à l'amélioration du système de climatisation

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

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

où :

- A représente l'allocation liée à l'efficacité de la climatisation pour chaque système de climatisation dans le parc doté de ces technologies, déterminée conformément aux dispositions relatives aux crédits prévues aux articles 165 et 1866(c) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et exprimée en grammes de CO₂ par mille;
- B le nombre total de véhicules dans le parc qui sont dotés du système de climatisation;
- C le nombre total de véhicules dans le parc.

Allocation pour les technologies innovatrices

(8) L'entreprise peut choisir de calculer, selon la formule ci-après, une allocation pour l'utilisation, dans son parc d'automobiles à passagers ou de camions légers, de technologies innovatrices ayant une incidence quantifiable sur la réduction des émissions de CO₂, si les méthodes d'essai applicables au calcul de la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour ces technologies ne permettent pas de prévoir une telle réduction :

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

où :

- A représente l'allocation pour chaque technologie innovatrice utilisée dans le parc, déterminée au moyen de la méthodologie à cinq cycles conformément à l'article 1866(d)(2)(i) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et exprimée en gramme de CO₂ par mille;
- B le nombre total de véhicules dans le parc qui sont dotés de cette technologie innovatrice;
- C le nombre total de véhicules dans le parc.

Procédure de rechange

(9) Dans le cas où la méthodologie à cinq cycles visée au paragraphe (8) ne permet pas de mesurer de façon adéquate la réduction des émissions attribuables à une technologie innovatrice, l'entreprise peut calculer l'allocation en cause en utilisant une procédure de rechange si :

- a) cette procédure a été approuvée par l'EPA en application de l'article 1866(d)(2)(ii) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR;
- b) une attestation de l'approbation par l'EPA est fournie au ministre dans le rapport de fin d'année de modèle.

Valeur moyenne des émissions d'équivalent CO₂ pour l'année de modèle 2011

(10) La valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone, exprimée en grammes d'équivalent CO₂ par mille, pour le parc de l'année de modèle 2011 est calculée en divisant 8 887 par l'économie de carburant du parc pour cette année de modèle déterminée conformément à l'article 510 de la sous-partie F de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR.

Système de points relatifs aux émissions d'équivalent CO₂

Points relatifs aux émissions d'équivalent CO₂

17. (1) Pour l'application du sous-alinéa 162(1)b(i) de la Loi, l'entreprise obtient des points relatifs aux émissions d'équivalent CO₂ si la valeur moyenne d'émissions d'équivalent CO₂ pour un parc d'automobiles à passagers ou un parc de camions légers d'une année de modèle donnée est inférieure à la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂ applicable à ce parc pour cette année de modèle et si elle inclut ces points dans son rapport de fin d'année de modèle.

Déficit

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

Calcul

(3) L'entreprise calcule le nombre de points ou la valeur du déficit pour chacun de ses parcs selon l'équation suivante :

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

où :

PDE représente le nombre de points si le résultat est positif ou la valeur du déficit si le résultat est négatif, exprimés en mégagramme d'équivalent CO₂;

A la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂ calculée pour le parc conformément à l'article 15 et exprimée en grammes par mille;

B la valeur moyenne des émissions d'équivalent CO₂ calculée pour le parc conformément à l'article 16 et exprimée en grammes par mille;

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

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

a) pour un parc d'automobiles à passagers, 190 971 milles;

b) pour un parc de camions légers, 221 199 milles.

Date d'attribution

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

Durée de validité

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

Compensation du déficit et utilisation des points

Déficit

18. (1) Sous réserve du paragraphe (4), l'entreprise doit utiliser les points qu'elle a obtenus pour un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers d'une année de modèle donnée pour compenser tout déficit subi à l'égard de l'un de ses parcs.

Excédent de points

(2) L'entreprise peut soit accumuler tout excédent de points pour compenser un déficit futur soit le transférer à une autre entreprise, sauf durant les années de modèle 2012 à 2015 si elle choisit de constituer des parcs optionnels provisoires en vertu de l'article 20.

Compensation

(3) Le déficit peut être compensé par application d'un nombre égal de points que l'entreprise obtient conformément à l'article 17 ou qui lui sont transférés par une autre entreprise.

Limite

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

Receveur général — année de modèle 2011

(5) Le déficit subi à l'égard de l'année de modèle 2011 peut être compensé par application d'un nombre égal de points que l'entreprise obtient sur paiement au receveur général d'un montant déterminé selon un taux fixé par le présent règlement.*

* Note : Les intervenants sont invités à présenter leurs commentaires sur le taux qui sera fixé par le règlement.

Fusion ou acquisition

19. (1) Il incombe à l'entreprise issue d'une fusion d'entreprises ou qui en acquiert une autre de compenser tout déficit des entreprises existant avant la fusion ou l'acquisition.

Cessation d'activités

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

PARCS OPTIONNELS PROVISOIRES

Parc optionnel

20. (1) L'entreprise qui a fabriqué ou importé au total moins de 40 000 automobiles à passagers et camions légers de l'année de modèle 2009 en vue de les vendre au Canada peut, pour les années modèles 2012 à 2015, choisir de ne pas inclure, pour une année donnée, un certain nombre de véhicules qui font partie de ses parcs dans le calcul de la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂ prévu à l'article 15 et de constituer des parcs optionnels provisoires d'automobiles à passagers ou de camions légers si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le total des automobiles à passagers et des camions légers inclus dans les parcs optionnels provisoires pour les années de modèles 2012 à 2015 ne dépasse pas 10 000;
- b) sous réserve des articles 21 et 22, la valeur moyenne d'émissions d'équivalent CO₂ de son parc optionnel provisoire d'automobiles à passagers et celle de son parc optionnel provisoire de camions légers d'une année de modèle donnée ne doivent pas dépasser la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂ de rechange calculée pour chacun de ces parcs conformément au paragraphe (2) pour l'année de modèle en cause;
- c) l'entreprise a fabriqué ou importé au moins une automobile à passagers ou un camion léger de l'année de modèle 2009 en vue de les vendre au Canada.

Normes moyennes de remplacement provisoires

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

$$\frac{\sum(A \times B)}{C} \times 1,25$$

où :

- A représente la valeur cible d'émissions d'équivalent CO₂ déterminée pour chaque groupe d'automobiles à passagers ou de camions légers inclus dans le parc optionnel provisoire selon l'une ou l'autre des dispositions suivantes :
 - i) pour les groupes d'automobiles à passagers, selon le paragraphe 15(3),
 - ii) pour les groupes de camions légers, selon le paragraphe 15(4);
- B le nombre d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le groupe en cause;
- C le nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc optionnel provisoire.

Valeurs moyennes de remplacement provisoires

(3) L'entreprise qui constitue un parc optionnel provisoire calcule, pour chaque année de modèle, la valeur moyenne des émissions d'équivalent CO₂ de ce parc au moyen de la formule prévue à l'article 16.

Application de l'article 17

21. (1) L'entreprise qui constitue un parc optionnel provisoire d'automobiles à passagers ou de camions légers obtient des points ou subit un déficit, selon le cas, à l'égard de ce parc conformément aux paragraphes 17(1) ou (2).

Calcul

(2) Elle calcule le nombre de points ou la valeur du déficit à l'égard du parc optionnel provisoire selon l'équation prévue au paragraphe 17(3).

Paragraphe 17(4)

(3) Le paragraphe 17(4) s'applique aux points obtenus ou au déficit subi en application du présent article.

Durée de validité

(4) Les points obtenus pour un parc optionnel provisoire d'automobiles à passagers ou de camions légers d'une année de modèle donnée ne peuvent être utilisés que pour compenser un déficit à l'égard d'un parc optionnel provisoire d'automobiles à passagers ou de camions légers des années de modèle 2012 à 2015. Ils ne sont plus valides subséquentement.

Compensation — application des articles 18 et 19

22. (1) Les paragraphes 18(1) et (4) et l'article 19 s'appliquent à l'égard des crédits obtenus et des déficits subis pour un parc optionnel provisoire.

Limite à l'utilisation des points optionnels

(2) L'entreprise ne peut utiliser des crédits obtenus à l'égard d'un parc optionnel provisoire d'automobiles à passagers ou de camions légers pour compenser un déficit subi à l'égard d'un parc assujéti à la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂ prévue à l'article 15.

Cumul de points optionnels

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

Utilisation de points ordinaires

(4) L'entreprise est tenue d'utiliser tout excédent de points obtenus à l'égard d'un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers assujéti à la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂ prévue à l'article 15 pour compenser un déficit subi à l'égard d'un parc optionnel provisoire.

POINTS D'ACTION PRÉCOCE

Traitement des points d'action précoce

23. (1) L'entreprise peut obtenir des points d'action précoce à l'égard de ses parcs d'automobiles à passagers et de camions légers des années de modèle 2008, 2009 et 2010 si le total des points calculés à l'égard des deux parcs pour ces années de modèle est supérieur au déficit total subi à leur égard pour ces années de modèles et si l'entreprise inclut ces points dans son rapport pour l'année de modèle 2011 prévu à l'article 25.

Date d'attribution des points d'action précoce

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

Calcul des points ou du déficit

(3) Les points d'action précoce obtenus ou le déficit subi à l'égard des parcs d'automobiles à passagers et de camions légers des années de modèle 2008, 2009 et 2010 doivent être calculés conformément au paragraphe 17(3), sauf que la norme moyenne des émissions d'équivalent CO₂ pour les parcs des années de modèle 2008, 2009 et 2010, représentée par l'élément A, est la suivante :

- a) 323 g/mille pour les parcs d'automobiles à passagers des années de modèle 2008, 2009 et 2010;
- b) 395 g/mille pour les parcs de camions légers de l'année de modèle 2008;
- c) 381 g/mille pour les parcs de camions légers de l'année de modèle 2009;
- d) 376 g/mille pour les parcs de camions légers de l'année de modèle 2010.

Année de modèle 2008 — limite

(4.1) Les points d'action précoce calculés à l'égard d'un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2008 peuvent seulement être soustraits d'un déficit calculé à l'égard des années de modèle 2008, 2009, 2010 ou 2011.

Années de modèle 2009 ou 2010

(4.2) Les points d'action précoce calculés à l'égard d'un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2009 ou 2010 peuvent être soustraits d'un déficit calculé à l'égard des années de modèle 2008, 2009, 2010 ou 2011.

Durée de validité

(5) Sous réserve du paragraphe (5.1), les points d'action précoce obtenus à l'égard d'un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers d'une des années de modèle 2009 ou 2010 peuvent être utilisés à compter de l'année de modèle 2012, mais ne peuvent être utilisés qu'à l'égard de tout parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de cinq années de modèle subséquentes à celle à l'égard de laquelle ils ont été obtenus. Ils ne sont plus valides subséquemment.

Ajustement

(5.1) Si les points d'action précoce obtenus l'ont été à l'égard de parcs composés en partie de véhicules à alcool à double carburant ou de véhicules à gaz naturel à double carburant, le nombre de point d'action précoce qui peut être utilisé à compter de l'année de modèle 2012 doit être ajusté, se fondant sur l'hypothèse que tous les véhicules à alcool à double carburant et véhicules à gaz naturel à double carburant fonctionnent seulement à l'essence ou au carburant diesel. Cet ajustement doit également être fait à l'égard de tout point obtenu à l'égard de l'année de modèle 2011.

Utilisation des points d'action précoce

(6) Les règles prévues aux articles 18 et 19 relativement aux points s'appliquent également aux points d'action précoce.

Définitions

24. (1) Pour l'application du présent article :

- a) « véhicule léger » et « véhicule moyen à passagers » s'entendent au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*;
- b) « camionnette légère » s'entend d'une camionnette, au sens du paragraphe 1(1) du règlement mentionné à l'alinéa a), dont le PNBV est d'au plus 1 701 kg (3 750 livres);
- c) « camionnette lourde » s'entend d'une camionnette, au sens du paragraphe 1(1) du règlement mentionné à l'alinéa a), dont le PNBV est supérieur à 1 701 kg (3 750 livres).

Parcs de remplacement pour crédits d'action précoce

(2) Au lieu d'obtenir les points d'action précoce à l'égard de ses parcs d'automobiles à passagers et de camions légers des années de modèle 2008, 2009 et 2010, l'entreprise

peut les obtenir à l'égard de ses parcs composés soit de véhicules légers et de camionnettes légères, soit de camionnettes lourdes et de véhicules moyens à passagers.

Normes moyennes d'émissions d'équivalent CO₂

(3) L'article 23 s'applique aux parcs visés au paragraphe (1), sauf que la norme moyenne des émissions d'équivalent CO₂ prévue à l'alinéa 23(3)a) est la suivante :

- a) 321 g/mille pour les parcs de véhicules légers et de camionnettes légères des années de modèle 2008 et 2009;
- b) 437 g/mille pour les parcs de camionnettes lourdes et de véhicules moyens à passagers des années de modèle 2008 et 2009;
- c) 299 g/mille pour les parcs de véhicules légers et de camionnettes légères de l'année de modèle 2010;
- d) 418 g/mille pour les parcs de camionnettes lourdes et de véhicules moyens à passagers de l'année de modèle 2010.

RAPPORTS

Rapport pour l'année de modèle 2011

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

Contenu du rapport

(2) Sous réserve du paragraphe (3), le rapport pour l'année de modèle 2011 contient les renseignements ci-après pour chacun des parcs de l'entreprise :

- a) la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂ calculée pour le parc conformément à l'article 14.1 et exprimée en grammes par mille;
- b) la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone du parc, calculée conformément au paragraphe 16(10), ainsi que toutes les valeurs et données utilisées pour le calcul;
- c) le nombre de points ou la valeur du déficit, calculés conformément au paragraphe 17(3) et, s'il y a lieu, le nombre de points ajusté conformément au paragraphe 23(5.1);
- d) les renseignements prévus aux alinéas 27(2)e) et h) à l), n) et o).

Déclaration des points d'action précoce

(3) Pour obtenir des points d'action précoce aux termes des articles 23 ou 24 pour ses parcs des années de modèle 2008 à 2010 l'entreprise doit également inclure dans son rapport les renseignements ci-après pour chacune des années de modèles de 2008 à 2010 et pour chacun de ses parcs :

- a) le nombre de points ou la valeur du déficit, calculés conformément au paragraphe 17(3);

- b)* la norme moyenne des émissions d'équivalent CO₂ utilisée pour le calcul des points ou la valeur du déficit;
- c)* la valeur moyenne des émissions d'équivalent CO₂, calculée conformément à l'article 16;
- d)* la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone de chaque parc, calculée conformément au paragraphe 16(2);
- e)* le nombre total de véhicules dans le parc;
- f)* la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone, calculée conformément au paragraphe 16(2) pour chaque type de modèle dans le parc, ainsi que toutes les valeurs et données utilisées pour le calcul;
- g)* le nombre de véhicules de chaque type de modèle;
- h)* si l'entreprise calcule l'allocation pour l'utilisation de systèmes dotés de technologies conçues pour réduire les fuites de frigorigènes, la valeur de l'allocation pour le parc et, pour chaque système de climatisation :
 - (i) une description du système,
 - (ii) la réduction des fuites d'équivalent CO₂, calculée conformément au paragraphe 16(6), et toutes les valeurs et données utilisées pour le calcul de la réduction,
 - (iii) le nombre total de véhicules dans le parc dotés du système;
- i)* si l'entreprise calcule l'allocation pour l'amélioration de l'efficacité du système de climatisation, la valeur de l'allocation pour le parc et, pour chaque système de climatisation :
 - (i) une description du système,
 - (ii) l'allocation liée à l'efficacité de la climatisation, calculée conformément au paragraphe 16(7), et toutes les valeurs et les données utilisées pour le calcul de l'allocation,
 - (iii) le nombre total de véhicules dans le parc dotés du système;
- j)* si l'entreprise calcule l'allocation pour l'utilisation de technologies innovatrices ayant une incidence quantifiable sur la réduction des émissions de CO₂, la valeur de l'allocation pour le parc et, pour chaque technologie innovatrice :
 - (i) une description de la technologie,
 - (ii) l'allocation pour chaque technologie innovatrice, calculée conformément au paragraphe 16(8) et, s'il y a lieu, au paragraphe 16(9), ainsi que toutes les valeurs et données utilisées pour le calcul de l'allocation,
 - (iii) le nombre total de véhicules dans le parc dotés de la technologie.

26. (1) L'entreprise fournit au ministre un rapport préliminaire signé par une personne autorisée à agir pour son compte, au plus tard à la date suivante :

- a) le 1^{er} septembre 2011 pour les véhicules de l'année de modèle 2012;
- b) le 1^{er} septembre de l'année civile qui précède l'année civile correspondant à l'année de modèle visée par le rapport pour les véhicules des années de modèle subséquentes.

Contenu

(2) L'entreprise détermine, conformément au paragraphe 16(2), la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour chaque type de modèle dans ses parcs d'une année de modèle donnée et inclut dans son rapport préliminaire, pour chacun de ses parcs, les résultats de ses calculs pour chaque type de modèle, ainsi que toutes les valeurs et données utilisées pour les calculs.

Rapports de fin d'année de modèle

27. (1) L'entreprise fournit au ministre un rapport de fin d'année de modèle signé par une personne autorisée à agir pour son compte, au plus tard à la date suivante :

- a) le 1^{er} mai 2013 pour les véhicules de l'année de modèle 2012;
- b) le 1^{er} mai qui suit la fin de l'année civile correspondant à l'année de modèle visée par le rapport pour les véhicules des années de modèle subséquentes.

Contenu

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

- a) la norme moyenne des émissions d'équivalent CO₂, calculée conformément au paragraphe 15(2);
- b) la valeur cible d'émission de CO₂, déterminée pour chaque groupe pour l'application de l'article 15, et toutes les valeurs et données utilisées pour le calcul;
- c) le nombre de véhicules dans chaque groupe constitué pour l'application de l'article 15;
- d) le nombre total de véhicules dans le parc;
- e) la valeur moyenne des émissions d'équivalent CO₂, calculée conformément à l'article 16;
- f) la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour le parc, calculée conformément au paragraphe 16(2);
- g) la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone, calculée conformément au paragraphe 16(2), pour chaque type de modèle dans le parc, ainsi que toutes les valeurs et données utilisées pour le calcul;
- h) le nombre de véhicules de chaque type de modèle dans le parc;

i) si l'entreprise calcule l'allocation pour l'utilisation de systèmes dotés de technologies conçues pour réduire les fuites de frigorigènes, la valeur de l'allocation pour le parc et, pour chaque système de climatisation :

- (i) une description du système,
- (ii) la réduction des fuites d'équivalent CO₂, calculée conformément au paragraphe 16(6), et toutes les valeurs et données utilisées pour le calcul de la réduction,
- (iii) le nombre total de véhicules dans le parc dotés du système;

j) si l'entreprise calcule l'allocation pour l'amélioration de l'efficacité du système de climatisation, la valeur de l'allocation pour le parc et, pour chaque système de climatisation :

- (i) une description du système,
- (ii) l'allocation liée à l'efficacité de la climatisation, calculée conformément au paragraphe 16(7), et toutes les valeurs et données utilisées pour le calcul de l'allocation,
- (iii) le nombre total de véhicules dans le parc dotés du système;

k) si l'entreprise calcule l'allocation pour les technologies innovatrices ayant une incidence quantifiable sur la réduction des émissions de CO₂, la valeur de l'allocation pour le parc et, pour chaque technologie innovatrice :

- (i) une description de la technologie,
- (ii) l'allocation pour chaque technologie innovatrice, calculée conformément au paragraphe 16(8) et, s'il y a lieu, au paragraphe 16(9), ainsi que toutes les valeurs et données utilisées pour le calcul de l'allocation,
- (iii) le nombre total de véhicules dans le parc dotés de la technologie;

l) s'il y a lieu, l'attestation de l'approbation par l'EPA visée au paragraphe 16(9);

m) le nombre de points ou la valeur du déficit, calculés conformément au paragraphe 17(3) pour les parcs de l'année de modèle en cause;

n) le cas échéant, le nombre de points relatifs aux émissions de CO₂, de points obtenus pour un parc optionnel provisoire et de points d'action précoce qui sont utilisés pour compenser le déficit subi à l'égard du parc pour l'année de modèle en cause ou un déficit antérieur subi à l'égard de ce parc, ainsi que le parc et l'année de modèle à l'égard de laquelle ils ont été obtenus;

o) le bilan pour chaque année de modèle et chaque parc, des points relatifs aux émissions de CO₂, des points obtenus pour un parc optionnel provisoire, des points d'action précoce et des déficits.

Autres renseignements

(3) Le rapport de fin d'année de modèle contient également, pour tout transfert, par l'entreprise ou à celle-ci de points relatifs aux émissions de CO₂ ou de points d'action

précoce effectué depuis le rapport de fin d'année de modèle précédant, les renseignements suivants :

- a) le nom et l'adresse municipale de l'entreprise qui a transféré les points, ainsi que son adresse postale si elle est différente, et l'année de modèle où 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.

Forme du rapport

28. 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.

DOSSIERS

JUSTIFICATION DE LA CONFORMITE

Justification de la conformité

29. (1) Pour l'application de l'alinéa 153(1)b) de la Loi à l'égard d'une entreprise, dans le cas d'un véhicule visé par un certificat de l'EPA et 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;
- b) un document établissant que les véhicules visés par ce certificat sont vendus 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 délivrance de certificat de l'EPA pour le véhicule;
- d) une étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions, apposée en permanence sur le véhicule en la forme et à l'endroit prévus à l'article 1807 de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR pour l'année de modèle en question.

Étiquette américaine

(2) Pour l'application du paragraphe (1), l'étiquette américaine d'information peut être apposée en permanence sur le véhicule en toute autre forme et à tout autre endroit prévus par la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR.

Véhicules non vendus aux États-Unis

30. (1) Pour l'application de l'alinéa 153(1)*b*) de la Loi à l'égard d'une entreprise, dans le cas d'un véhicule autre que celui visé au paragraphe 29(1), celle-ci obtient et produit la justification de la conformité selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes plutôt que conformément à ce paragraphe.

Précisions

(2) Il est entendu que l'entreprise fournit la justification de la conformité au ministre avant d'importer le véhicule ou d'apposer la marque nationale sur celui-ci.

Paragraphe 153(2) de la Loi

31. Il est entendu que l'entreprise qui importe un véhicule ou appose la marque nationale sur celui-ci aux termes du paragraphe 153(2) de la Loi n'est pas tenue de fournir au préalable la justification de la conformité visée au paragraphe 30(1) au ministre, mais elle est tenue de le faire, en application du paragraphe 153(2) de la Loi, avant de se départir du véhicule et avant la présentation de ce dernier pour immatriculation sous le régime des lois d'une province ou d'un gouvernement autochtone.

DOSSIERS RELATIFS AUX EMISSIONS MOYENNES DU PARC

Contenu du dossier

32. (1) Pour chacun de ses parcs, l'entreprise tient un dossier contenant les renseignements suivants :

- a) l'année de modèle;
- b) la norme d'émissions moyenne d'équivalent de CO₂ applicable pour le parc;
- c) la valeur moyenne des émissions d'équivalent de CO₂ du parc;
- d) toutes les valeurs et données utilisées pour calculer la valeur moyenne des émissions d'équivalent de CO₂.

Contenu du dossier

(2) Pour chaque véhicule du parc visé au paragraphe (1), l'entreprise tient un dossier contenant les renseignements suivants :

- a) le type de modèle et l'année de modèle;
- b) la norme d'émissions moyenne d'équivalent de CO₂ applicable pour le parc;
- c) dans le cas d'un véhicule visé par un certificat de l'EPA, le groupe d'essai applicable visé à la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR;
- d) les nom et adresse municipale de l'usine où le véhicule a été assemblé;
- e) le numéro d'identification du véhicule;
- f) la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone applicable;

g) le nom et l'adresse municipale ou postale du premier acheteur du véhicule au Canada.

TENUE DES DOSSIERS ET PRESENTATION DE L'INFORMATION

Durée de conservation

33. (1) L'entreprise tient les documents ci-après à l'égard des véhicules de chaque année de modèle, par écrit ou sous une forme électronique ou optique facilement lisible et les conserve pendant au moins :

- a) huit ans après la fin de l'année civile qui correspond à l'année de modèle, une copie des rapports prévus aux articles 25 à 27;
- b) huit ans après la date de la fin de l'assemblage principal du véhicule, les éléments de justification de la conformité visés à l'article 29;
- c) huit ans après la fin de l'année civile qui correspond à l'année de modèle, les dossiers prévus à l'article 32.

Conservation par un tiers

(2) Dans le cas où les éléments de justification de la conformité, les dossiers et la copie des rapports visés au paragraphe (1) sont conservés pour le compte d'une entreprise, l'entreprise tient un dossier comportant le nom et l'adresse municipale de la personne qui les conserve, ainsi que son adresse postale, si elle est différente.

Délai

(3) Si le ministre demande par écrit à l'entreprise de lui fournir un élément de la justification de la conformité ou un dossier mentionné aux paragraphes (1) et (2), ou un résumé de l'un ou l'autre de ceux-ci, l'entreprise les lui remet, dans l'une ou l'autre des langues officielles, au plus tard :

- a) quarante jours après la date où la demande a été remise à l'entreprise;
- b) si les éléments de la justification de la conformité ou les dossiers visés aux articles 29 ou 30 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.

TAUX DE LOCATION

Taux de location

34. Le taux de location annuel que le ministre paie à une entreprise aux termes du paragraphe 159(1) de la Loi est calculé au prorata pour chaque jour où le véhicule est retenu et est égal au taux précisé à l'article 43 du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

DEMANDE DE DISPENSE

Demande

35. L'entreprise qui demande, conformément à l'article 156 de la Loi, à être dispensée de se conformer à l'une ou l'autre des normes prévues par le présent règlement doit fournir par écrit au ministre les renseignements précisés à l'article 44 du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

INFORMATION SUR LES DÉFAUTS

Forme de l'avis

36. (1) L'avis de défaut visé aux paragraphes 157(1) ou (4) de la Loi est donné par écrit et contient les renseignements précisés au paragraphe 45(1) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

Rapports

(2) L'entreprise qui donne un avis de défaut en application du présent règlement est tenue de se conformer aux paragraphes 45(2) et (3) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

Norme applicable

(3) Pour l'application de l'article 157 de la Loi, la norme réglementaire qui régit un véhicule correspond au produit de 1,1, par la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour le type de modèle en cause, déterminée conformément au paragraphe 16(2) ou de la valeur équivalente à celle-ci dans le cas d'un type de modèle de l'année de modèle 2011.

ENTRÉE EN VIGUEUR

37. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.