

Canada Gazette

Part I



Gazette du Canada

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, MARCH 4, 2017

OTTAWA, LE SAMEDI 4 MARS 2017

Notice to Readers

The *Canada Gazette* is published under the 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 11, 2017, 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 two electronic versions of the *Canada Gazette* are available free of charge. A Portable Document Format (PDF) version of Part I, Part II and Part III as an official version since April 1, 2003, and a HyperText Mark-up Language (HTML) version of Part I and Part II as an alternate format are available on the *Canada Gazette* website at <http://gazette.gc.ca>. The HTML version of the enacted laws published in Part III is available on the Parliament of Canada website at <http://www.parl.gc.ca>.

Requests for insertion should be directed to the Canada Gazette Directorate, Public Services and Procurement 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 requested Saturday's date of publication will, if time and other resources permit, be scheduled for publication that date.

For information regarding reproduction rights, please contact Public Services and Procurement Canada by email at TPSGC.QuestionsLO-OLQueries.PWGSC@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 11 janvier 2017 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

Les deux versions électroniques de la *Gazette du Canada* sont offertes gratuitement. Le format de document portable (PDF) de la Partie I, de la Partie II et de la Partie III à titre de version officielle depuis le 1^{er} avril 2003 et le format en langage hypertexte (HTML) de la Partie I et de la Partie II comme média substitut sont disponibles sur le site Web de la *Gazette du Canada* à l'adresse <http://gazette.gc.ca>. La version HTML des lois sanctionnées publiées dans la Partie III est disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse <http://www.parl.gc.ca>.

Les demandes d'insertion doivent être envoyées à la Direction de la Gazette du Canada, Services publics et Approvisionnement Canada, 350, rue Albert, 5^e 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 obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Services publics et Approvisionnement Canada par courriel à l'adresse TPSGC.QuestionsLO-OLQueries.PWGSC@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

TABLE OF CONTENTS

Government notices	825
Appointment opportunities	888
Parliament	
House of Commons	891
Commissions	892
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	904
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Proposed regulations	905
(including amendments to existing regulations)	
Index	1081

TABLE DES MATIÈRES

Avis du gouvernement	825
Possibilités de nominations	888
Parlement	
Chambre des communes	891
Commissions	892
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	904
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés	905
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	1083

GOVERNMENT NOTICES**DEPARTMENT OF CITIZENSHIP AND IMMIGRATION****IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION ACT***Ministerial Instructions for the Processing of Applications under the Atlantic Immigration Pilot*

The Minister of Citizenship and Immigration, pursuant to section 87.3 of the *Immigration and Refugee Protection Act*, makes the annexed *Ministerial Instructions for the Processing of Applications under the Atlantic Immigration Pilot*.

Ottawa, March 1, 2017

Ahmed D. Hussen

Minister of Citizenship and Immigration

Ministerial Instructions for the Processing of Applications under the Atlantic Immigration Pilot

These Instructions are published in the *Canada Gazette* in accordance with subsection 87.3(6) of the *Immigration and Refugee Protection Act*. The Minister of Citizenship and Immigration has established the following Ministerial Instructions that, in the opinion of the Minister, will best support the attainment of the immigration goals established by the Government of Canada.

Overview

These Instructions are given pursuant to section 87.3 of the *Immigration and Refugee Protection Act* (IRPA). The Instructions are directed to officers and Minister's delegates who are charged with handling and/or reviewing applications for permanent residence.

The Ministerial Instructions identify conditions in order for applications made under the Atlantic Canada Intermediate Skilled Worker Class, the Atlantic Canada Highly Skilled Worker Class and the Atlantic Canada International Graduate Class to be processed. These instructions support the Atlantic Immigration Pilot that is a part of the Atlantic Growth Strategy, which aims to help address labour market needs in the four Atlantic provinces by developing approaches for immigration to enhance retention of immigrant workers in the region and in support of broader Government of Canada objectives to foster economic growth in Atlantic Canada.

AVIS DU GOUVERNEMENT**MINISTÈRE DE LA CITOYENNETÉ ET DE L'IMMIGRATION****LOI SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS***Instructions ministérielles sur le traitement des demandes dans le cadre du projet pilote concernant l'immigration au Canada atlantique*

En vertu de l'article 87.3 de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*, le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration donne les *Instructions ministérielles sur le traitement des demandes dans le cadre du projet pilote concernant l'immigration au Canada atlantique* ci-après.

Ottawa, le 1^{er} mars 2017

Le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration

Ahmed D. Hussen

Instructions ministérielles sur le traitement des demandes dans le cadre du projet pilote concernant l'immigration au Canada atlantique

Les présentes instructions sont publiées dans la *Gazette du Canada* en application du paragraphe 87.3(6) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*. Le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration a établi les présentes instructions ministérielles, lesquelles sont à son avis les plus susceptibles d'aider l'atteinte des objectifs fixés pour l'immigration par le gouvernement fédéral.

Aperçu

Les présentes instructions ministérielles sont données conformément à l'article 87.3 de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* (LIPR). Elles s'adressent aux agents responsables du traitement et/ou de l'examen des demandes de résidence permanente.

Les présentes instructions ministérielles définissent les conditions préalables qui s'appliquent aux demandes présentées au titre des catégories Travailleurs qualifiés intermédiaires du Canada atlantique, Travailleurs hautement qualifiés du Canada atlantique et Diplômés étrangers du Canada atlantique en vue de leur traitement. Ces instructions appuient le projet pilote d'immigration au Canada atlantique qui fait partie intégrante de la Stratégie de croissance pour l'Atlantique, laquelle a pour but de contribuer à répondre aux besoins du marché du travail dans les quatre provinces de l'Atlantique grâce à la mise en place d'approches axées sur l'immigration qui permettront

The Instructions are consistent with IRPA objectives as laid out in section 3, specifically to pursue the maximum social, cultural and economic benefits of immigration; to enrich and strengthen the social and cultural fabric of Canadian society; to support the development of a strong and prosperous Canadian economy; and to protect public health and safety and to maintain the security of Canadian society.

The Instructions are compliant with the *Canadian Charter of Rights and Freedoms*.

The Instructions respect all previously established accords and agreements, and all existing agreements with provinces and territories.

Scope

These Instructions apply to applications received by designated Citizenship and Immigration Canada (CIC) offices on or after March 6, 2017, until December 31, 2017, under the Atlantic Canada Intermediate Skilled Worker Class, the Atlantic Canada Highly Skilled Worker Class and the Atlantic Canada International Graduate Class.

Intake of permanent resident applications under the Atlantic Canada Intermediate Skilled Worker Class, the Atlantic Canada Highly Skilled Worker Class and the Atlantic Canada International Graduate Class — Conditions for processing

Cap and sub-caps on the number of applications to be accepted for processing in a year

A maximum of 2 000 applications submitted under the combined Atlantic Canada Intermediate Skilled Worker Class, the Atlantic Canada Highly Skilled Worker Class and the Atlantic Canada International Graduate Class will be accepted for processing for the 2017 calendar year (from March 6, 2017, to December 31, 2017), unless otherwise indicated in a future Ministerial Instruction. Within the 2 000 cap, a maximum of 646 applications submitted with a letter of endorsement from New Brunswick will be accepted for processing; 792 applications submitted with a letter of endorsement from Nova Scotia will be accepted for processing; 442 applications submitted with a letter of endorsement from Newfoundland and Labrador will be accepted for processing and 120 applications submitted with a letter of endorsement from Prince Edward Island will be accepted for processing.

d'accroître les chances de garder les travailleurs immigrants dans la région, à l'appui des objectifs généraux du gouvernement du Canada de stimuler la croissance économique dans le Canada atlantique.

Ces instructions cadrent avec les objectifs de la LIPR énoncés à l'article 3, notamment : de permettre au Canada de tirer de l'immigration le maximum d'avantages sociaux, culturels et économiques; d'enrichir et de renforcer le tissu social et culturel du Canada; de favoriser le développement économique et la prospérité du Canada; de protéger la santé et la sécurité publiques et de garantir la sécurité de la société canadienne.

Les instructions sont conformes à la *Charte canadienne des droits et libertés*.

Les instructions respectent tous les accords et ententes préalablement conclus et toutes les ententes signées avec les provinces et les territoires.

Portée

Ces instructions s'appliquent aux demandes reçues au titre des catégories Travailleurs qualifiés intermédiaires du Canada atlantique, Travailleurs hautement qualifiés du Canada atlantique et Diplômés étrangers du Canada atlantique par les bureaux de Citoyenneté et Immigration Canada (CIC) désignés à compter du 6 mars 2017 et jusqu'au 31 décembre 2017.

Réception des demandes de résidence permanente présentées au titre des catégories Travailleurs qualifiés intermédiaires du Canada atlantique, Travailleurs hautement qualifiés du Canada atlantique et Diplômés étrangers du Canada atlantique — Conditions concernant le traitement

Plafond et sous-plafonds du nombre de demandes qui peuvent être acceptées aux fins de traitement au cours d'une année

Au cours de la période visée dans le calendrier civil de 2017 (soit du 6 mars au 31 décembre 2017), un nombre maximal de 2 000 demandes présentées au titre des catégories Travailleurs qualifiés intermédiaires du Canada atlantique, Travailleurs hautement qualifiés du Canada atlantique et Diplômés étrangers du Canada atlantique, toutes catégories confondues, seront acceptées aux fins de traitement, à moins d'indications contraires précisées dans de futures instructions ministérielles. De ce nombre, au plus 646 demandes comportant une lettre de recommandation du Nouveau-Brunswick seront acceptées aux fins de traitement; 792 demandes comportant une lettre de recommandation de la Nouvelle-Écosse seront acceptées aux fins de traitement; 442 demandes comportant une lettre de recommandation de Terre-Neuve-et-Labrador seront acceptées aux fins de traitement et 120 demandes

Instructions for processing Atlantic Intermediate Canada Skilled Worker Class, Atlantic Canada Highly Skilled Worker Class and Atlantic Canada International Graduate Class applications

For an application to be considered a complete application under the Atlantic Canada Intermediate Skilled Worker Class, the Atlantic Canada Highly Skilled Worker Class and the Atlantic Canada International Graduate Class, it must meet the application kit requirements in place at the time the application is received by the Centralized Intake Office in Sydney, Nova Scotia.

CIC will accept permanent resident applications received under the Atlantic Canada Intermediate Skilled Worker Class, the Atlantic Canada Highly Skilled Worker Class and the Atlantic Canada International Graduate Class starting on March 6, 2017. For the period of March 6, 2017 to December 31, 2017, the first 2 000 complete applications received will be put into processing, subject to caps by province.

In all cases, applicants meeting the conditions set out in the Ministerial Instructions are still subject to the Atlantic Canada Intermediate Skilled Worker Class, the Atlantic Canada Highly Skilled Worker Class and the Atlantic Canada International Graduate Class requirements and all other applicable requirements of the IRPA.

Humanitarian and compassionate requests

A request made under subsection 25(1) of the Act from outside Canada that accompanies an application that was not accepted for processing under these Instructions will not be processed.

Disposition of applications

Any application that does not meet the conditions established by these Instructions will be returned.

Coming into effect

The Instructions come into force on March 6, 2017.

comportant une lettre de recommandation de l'Île-du-Prince-Édouard seront acceptées aux fins de traitement.

Instructions pour le traitement des demandes présentées au titre des catégories Travailleurs qualifiés intermédiaires du Canada atlantique, Travailleurs hautement qualifiés du Canada atlantique et Diplômés étrangers du Canada atlantique

Pour être jugée complète, une demande présentée au titre des catégories Travailleurs qualifiés intermédiaires du Canada atlantique, Travailleurs hautement qualifiés du Canada atlantique et Diplômés étrangers du Canada atlantique, doit respecter les exigences figurant dans la trousse de demandes en vigueur au moment de la réception de la demande au Bureau de réception centralisée, à Sydney, en Nouvelle-Écosse.

CIC acceptera les demandes de résidence permanente présentées au titre des catégories Travailleurs qualifiés intermédiaires du Canada atlantique, Travailleurs hautement qualifiés du Canada atlantique et Diplômés étrangers du Canada atlantique à compter du 6 mars 2017. Pour la période allant du 6 mars au 31 décembre 2017, les 2 000 premières demandes complètes et ne dépassant pas les plafonds attribués à chaque province seront traitées.

Les demandeurs qui respectent les conditions établies dans les présentes instructions ministérielles demeurent assujettis aux exigences des catégories Travailleurs qualifiés intermédiaires du Canada atlantique, Travailleurs hautement qualifiés du Canada atlantique et Diplômés étrangers du Canada atlantique et à toutes les autres exigences applicables de la LIPR.

Motifs d'ordre humanitaire — demandes

La demande faite à l'étranger en vertu du paragraphe 25(1) de la Loi qui accompagne une demande n'ayant pas été acceptée aux fins de traitement au titre des présentes instructions ne sera pas traitée.

Disposition des demandes

Toute demande qui ne remplit pas les conditions prévues aux présentes instructions sera retournée.

Entrée en vigueur

Les instructions entrent en vigueur le 6 mars 2017.

DEPARTMENT OF CITIZENSHIP AND IMMIGRATION

IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION ACT

Ministerial Instructions Respecting the Atlantic Canada Intermediate Skilled Worker Class

The Minister of Citizenship and Immigration, pursuant to section 14.1^a of the *Immigration and Refugee Protection Act*^b, makes the annexed *Ministerial Instructions Respecting the Atlantic Canada Intermediate Skilled Worker Class*.

Ottawa, March 1, 2017

Ahmed D. Hussen
Minister of Citizenship and Immigration

Ministerial Instructions Respecting the Atlantic Canada Intermediate Skilled Worker Class**Definitions**

1 The following definitions apply in these Instructions.

Act means the *Immigration and Refugee Protection Act*. (*Loi*)

Atlantic province means either Nova Scotia, New Brunswick, Prince Edward Island or Newfoundland and Labrador. (*province de l'Atlantique*)

Canadian educational credential has the same meaning as in subsection 73(1) of the Regulations. (*diplôme canadien*)

full-time work has the same meaning as in subsection 73(1) of the Regulations. (*travail à temps plein*)

language skill area has the same meaning as in subsection 73(1) of the Regulations. (*habileté langagière*)

Regulations means the *Immigration and Refugee Protection Regulations*. (*Règlement*)

restricted occupation has the same meaning as in subsection 73(1) of the Regulations. (*profession d'accès limité*)

work has the same meaning as in subsection 73(2) of the Regulations. (*travail*)

^a S.C. 2012, c. 19, s. 710(3)

^b S.C. 2001, c. 27

MINISTÈRE DE LA CITOYENNETÉ ET DE L'IMMIGRATION

LOI SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS

Instructions ministérielles concernant la catégorie « travailleurs qualifiés intermédiaires du Canada atlantique »

En vertu de l'article 14.1^a de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*^b, le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration donne les *Instructions ministérielles concernant la catégorie « travailleurs qualifiés intermédiaires du Canada atlantique »*, ci-après.

Ottawa, le 1^{er} mars 2017

Le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration
Ahmed D. Hussen

Instructions ministérielles concernant la catégorie « travailleurs qualifiés intermédiaires du Canada atlantique »**Définitions**

1 Les définitions qui suivent s'appliquent aux présentes instructions.

diplôme canadien S'entend au sens du paragraphe 73(1) du Règlement. (*Canadian educational credential*)

habileté langagière S'entend au sens du paragraphe 73(1) du Règlement. (*language skill area*)

Loi La *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*. (*Act*)

profession d'accès limité S'entend au sens du paragraphe 73(1) du Règlement. (*restricted occupation*)

province de l'Atlantique S'entend de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard ou de Terre-Neuve-et-Labrador. (*Atlantic province*)

Règlement Le *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*. (*Regulations*)

travail à temps plein S'entend au sens du paragraphe 73(1) du Règlement. (*full-time work*)

travail S'entend au sens du paragraphe 73(2) du Règlement. (*work*)

^a L.C. 2012, ch. 19, par. 710(3)

^b L.C. 2001, ch. 27

Atlantic Canada intermediate skilled worker class

2 (1) The Atlantic Canada Intermediate Skilled Worker Class is established as part of the economic class referred to in subsection 12(2) of the Act and consists of foreign nationals who intend to reside in an Atlantic province, who have the ability to become economically established in that province and who meet the requirements of these Instructions.

Selection requirements

(2) A foreign national is a member of the class if, at the time of their application for permanent residence,

(a) they show, using results of a language test — approved under subsection 74(3) of the Regulations and provided by an institution or organization designated under that subsection — that are less than two years old, that their proficiency in an official language is assessed at level 4 or higher in each of the four language skill areas under either the *Canadian Language Benchmarks* or the *Niveaux de compétence linguistique canadiens*;

(b) they hold either a Canadian educational credential or both a foreign diploma, certificate or credential and an equivalency assessment described in subsection 73(1) of the Regulations, which assessment must be less than five years old;

(c) they have, in the preceding three years, accumulated at least one year of full-time work experience, or the equivalent in part-time work, in an occupation listed in Skill Level C of the *National Occupational Classification* matrix that is not a restricted occupation and, while working in that occupation, they

(i) performed the actions described in the lead statement for the occupation as set out in the occupational descriptions of the *National Occupational Classification*, and

(ii) performed a substantial number of the main duties of the occupation as set out in the occupational descriptions of the *National Occupational Classification*, including all of the essential duties;

(d) they have received from a recognized employer — that is, an employer that is designated by an Atlantic province in accordance with an immigration agreement to make employment offers and is not a consulate or an employer who is referred to in any of subparagraphs 200(3)(h)(i) to (iii) of the Regulations — an offer of employment that they are able to perform and likely to accept and carry out and they meet the relevant employment requirements of the occupation as set out in the *National Occupational Classification* except for

Catégorie « travailleurs qualifiés intermédiaires du Canada atlantique »

2 (1) Est établie, au sein de la catégorie « immigration économique » visée au paragraphe 12(2) de la Loi, la catégorie « travailleurs qualifiés intermédiaires du Canada atlantique » composée d'étrangers cherchant à s'établir dans une province de l'Atlantique, ayant la capacité d'y réussir leur établissement économique et satisfaisant aux exigences prévues aux présentes instructions.

Qualités requises

(2) Fait partie de cette catégorie l'étranger qui, au moment de sa demande de résidence permanente :

a) démontre par des résultats — datant de moins de deux ans — obtenus à un test d'évaluation linguistique approuvé en vertu du paragraphe 74(3) du Règlement provenant d'une institution ou d'une organisation désignée en vertu de ce paragraphe que sa compétence linguistique est évaluée au niveau 4 ou à un niveau supérieur pour chacune des quatre habiletés langagières d'après les *Niveaux de compétence linguistique canadiens* ou le *Canadian Language Benchmarks*;

b) détient un diplôme canadien ou un diplôme, certificat ou attestation étranger accompagné d'une attestation d'équivalence au sens du paragraphe 73(1) du Règlement, celle-ci datant de moins de cinq ans;

c) a accumulé, au cours des trois années précédentes, au moins une année d'expérience de travail à temps plein, ou l'équivalent temps plein pour un travail à temps partiel, dans une profession appartenant au niveau de compétence C de la matrice de la *Classification nationale des professions* — à l'exception des professions d'accès limité — et qui, pendant cette période d'emploi, a accompli à la fois :

(i) l'ensemble des tâches figurant dans l'énoncé principal établi pour la profession dans les descriptions des professions de cette classification,

(ii) une partie appréciable des fonctions principales de la profession figurant dans les descriptions des professions de cette classification, notamment toutes les fonctions essentielles;

d) a reçu d'un employeur reconnu — soit un employeur qui est désigné par une province de l'Atlantique au titre d'un accord portant sur l'immigration pour présenter des offres d'emploi et qui n'est pas un consulat ou un employeur visé à l'un des sous-alinéas 200(3)(h)(i) à (iii) du Règlement — une offre visant un emploi dont il est en mesure d'exercer les fonctions et qu'il est acceptera vraisemblablement et satisfait aux conditions d'accès à la profession selon la *Classification nationale des professions*, sauf, dans le cas des professions

certification requirements in the case of regulated occupations and the offered employment is

(i) full-time, non-seasonal work for an indeterminate period, and

(ii) in an occupation that is listed in Skill Type 0 Management Occupations or Skill Level A, B or C of the *National Occupational Classification* matrix;

(e) they have been endorsed by an Atlantic province in accordance with an immigration agreement and they intend to reside in that province; and

(f) in the case of a foreign national who is not already working in Canada, they have in the form of transferable and available funds, unencumbered by debts or other obligations, an amount equal to one eighth of the amount identified, in the most recent edition of the publication concerning low income cut-offs that is published by Statistics Canada under the *Statistics Act* for urban areas of residence of 500,000 persons or more, as the minimum amount of before-tax annual income necessary to support the foreign national and their family members, whether they are accompanying the foreign national or not.

Language proficiency

(3) To demonstrate that they meet the requirements of paragraph (2)(a), the foreign national must provide an original document, issued by an organization or institution referred to in that paragraph, setting out the results that they obtained in the language test.

Eligible work experience

(4) For the purpose of paragraph (2)(c), work experience is only considered if it was obtained by the foreign national in the employ of a third party and, if it was obtained in Canada, the foreign national was both authorized to work in Canada and was a temporary resident.

Application from within Canada

3 If a foreign national is in Canada at the time of their application for permanent residence, they must have temporary resident status.

Permanent resident visa

4 (1) For greater certainty, subsections 70(1), (2), (4) and (5) of the Regulations apply to permanent resident visa applications made by foreign nationals in the Atlantic Canada intermediate skilled worker class.

réglementées, l'exigence d'obtention un certificat de compétence. Seul est visé par le présent alinéa, l'emploi qui, à la fois :

(i) est à temps plein, non saisonnier et à durée indéterminée,

(ii) appartient au genre de compétence 0 Gestion ou aux niveaux de compétence A, B ou C de la matrice de la *Classification nationale des professions*;

e) a obtenu, au titre d'un accord portant sur l'immigration, l'approbation de sa candidature par une province de l'Atlantique et cherche à s'établir dans cette province;

f) s'il n'occupe pas déjà un emploi au Canada, dispose de fonds transférables et disponibles — non grevés de dettes ou d'autres obligations financières — d'un montant égal au huitième du revenu minimal nécessaire dans les régions urbaines de 500 000 habitants et plus, selon la version la plus récente de la grille des seuils de faible revenu avant impôt, publiée par Statistique Canada au titre de la *Loi sur la statistique*, pour subvenir, pendant une année, à ses besoins et à ceux des membres de sa famille, que ceux-ci l'accompagnent ou non.

Compétence linguistique

(3) L'étranger, pour démontrer qu'il remplit les exigences visées à l'alinéa (2)a), fournit l'original d'un document délivré par une institution ou une organisation visée à cet alinéa faisant état des résultats qu'il a obtenus lors de son test d'évaluation linguistique.

Expérience de travail prise en compte

(4) Pour l'application de l'alinéa (2)c), l'expérience de travail est prise en compte si l'étranger travaillait pour un tiers et, s'agissant d'une expérience de travail acquise au Canada, était autorisé à y travailler et détenait le statut de résident temporaire.

Étranger déjà au Canada

3 L'étranger qui est au Canada au moment de sa demande de résidence permanente doit avoir le statut de résident temporaire.

Visa de résident permanent

4 (1) Il est entendu que les paragraphes 70(1), (2), (4) et (5) du Règlement s'appliquent à toute demande de visa de résident permanent présentée par l'étranger appartenant à la catégorie « travailleurs qualifiés intermédiaires du Canada atlantique ».

Visa issuance

(2) In order for the visa to be issued

(a) the offer of employment described in paragraph 2(2)(d) must still be valid or the foreign national must be occupying an employment that meets the requirements of that paragraph; and

(b) the endorsement referred to in paragraph 2(2)(e) must have been issued within the preceding six months and must not have been revoked by the issuing province.

Family member

5 A foreign national who is an accompanying family member of a person who makes an application as a member of the Atlantic Canada intermediate skilled worker class becomes a permanent resident if, following an examination, it is established that

(a) the person who made the application has become a permanent resident; and

(b) the foreign national is not inadmissible.

Effective period

6 These Instructions have effect during the period beginning on March 6, 2017 and ending on March 5, 2022.

[9-1-o]

DEPARTMENT OF CITIZENSHIP AND IMMIGRATION**IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION ACT***Ministerial Instructions Respecting the Atlantic Canada Highly Skilled Worker Class*

The Minister of Citizenship and Immigration, pursuant to section 14.1^a of the *Immigration and Refugee Protection Act*^b, makes the annexed *Ministerial Instructions Respecting the Atlantic Canada Highly Skilled Worker Class*.

Ottawa, March 1, 2017

Ahmed D. Hussen
Minister of Citizenship and Immigration

Délivrance du visa

(2) Le visa est délivré si les conditions suivantes sont réunies :

a) l'offre d'emploi visée à l'alinéa 2(2)d) est toujours valide ou l'étranger occupe un emploi qui remplit les critères établis à cet alinéa;

b) l'approbation visée à l'alinéa 2(2)e) a été obtenue dans les six mois précédents et n'a pas été révoquée par la province l'ayant accordée.

Membre de la famille

5 L'étranger qui est un membre de la famille qui accompagne la personne qui présente une demande au titre de la catégorie « travailleurs qualifiés intermédiaires du Canada atlantique » devient résident permanent si, à l'issue d'un contrôle, les éléments ci-après sont établis :

a) la personne qui présente la demande est devenue résident permanent;

b) l'étranger n'est pas interdit de territoire.

Période d'application

6 Les présentes instructions s'appliquent du 6 mars 2017 au 5 mars 2022.

[9-1-o]

MINISTÈRE DE LA CITOYENNETÉ ET DE L'IMMIGRATION**LOI SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS***Instructions ministérielles concernant la catégorie « travailleurs hautement qualifiés du Canada atlantique »*

En vertu de l'article 14.1^a de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*^b, le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration donne les *Instructions ministérielles concernant la catégorie « travailleurs hautement qualifiés du Canada atlantique »*, ci-après.

Ottawa, le 1^{er} mars 2017

Le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration
Ahmed D. Hussen

^a S.C. 2012, c. 19, s. 710(3)

^b S.C. 2001, c. 27

^a L.C. 2012, ch. 19, par. 710(3)

^b L.C. 2001, ch. 27

Ministerial Instructions Respecting the Atlantic Canada Highly Skilled Worker Class

Definitions

1 The following definitions apply in these Instructions.

Act means the *Immigration and Refugee Protection Act*. (*Loi*)

Atlantic province means either Nova Scotia, New Brunswick, Prince Edward Island or Newfoundland and Labrador. (*province de l'Atlantique*)

Canadian educational credential has the same meaning as in subsection 73(1) of the Regulations. (*diplôme canadien*)

full-time work has the same meaning as in subsection 73(1) of the Regulations. (*travail à temps plein*)

language skill area has the same meaning as in subsection 73(1) of the Regulations. (*habileté langagière*)

Regulations means the *Immigration and Refugee Protection Regulations*. (*Règlement*)

restricted occupation has the same meaning as in subsection 73(1) of the Regulations. (*profession d'accès limité*)

work has the same meaning as in subsection 73(2) of the Regulations. (*travail*)

Atlantic Canada highly skilled worker class

2 (1) The Atlantic Canada highly skilled worker class is established as part of the economic class referred to in subsection 12(2) of the Act and consists of foreign nationals who intend to reside in an Atlantic province, who have the ability to become economically established in that province and who meet the requirements of these Instructions.

Selection requirements

(2) A foreign national is a member of the class if, at the time of their application for permanent residence,

- (a)** they show, using results of a language test — approved under subsection 74(3) of the Regulations and provided by an institution or organization designated under that subsection — that are less than two years old, that their proficiency in an official language is assessed at level 4 or higher in each of the four language skill areas under either the *Canadian Language Benchmarks* or the *Niveaux de compétence linguistique canadiens*;

Instructions ministérielles concernant la catégorie « travailleurs hautement qualifiés du Canada atlantique »

Définitions

1 Les définitions qui suivent s'appliquent aux présentes instructions.

diplôme canadien S'entend au sens du paragraphe 73(1) du Règlement. (*Canadian educational credential*)

habileté langagière S'entend au sens du paragraphe 73(1) du Règlement. (*language skill area*)

Loi La *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*. (*Act*)

profession d'accès limité S'entend au sens du paragraphe 73(1) du Règlement. (*restricted occupation*)

province de l'Atlantique S'entend de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard ou de Terre-Neuve-et-Labrador. (*Atlantic province*)

Règlement Le *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*. (*Regulations*)

travail à temps plein S'entend au sens du paragraphe 73(1) du Règlement. (*full-time work*)

travail S'entend au sens du paragraphe 73(2) du Règlement. (*work*)

Catégorie « travailleurs hautement qualifiés du Canada atlantique »

2 (1) Est établie, au sein de la catégorie « immigration économique » visée au paragraphe 12(2) de la Loi, la catégorie « travailleurs hautement qualifiés du Canada atlantique » composée d'étrangers cherchant à s'établir dans une province de l'Atlantique, ayant la capacité d'y réussir leur établissement économique et satisfaisant aux exigences prévues aux présentes instructions.

Qualités requises

(2) Fait partie de cette catégorie l'étranger qui, au moment de sa demande de résidence permanente :

- a)** démontre par des résultats — datant de moins de deux ans — obtenus à un test d'évaluation linguistique approuvé en vertu du paragraphe 74(3) du Règlement provenant d'une institution ou d'une organisation désignée en vertu de ce paragraphe que sa compétence linguistique est évaluée au niveau 4 ou à un niveau supérieur pour chacune des quatre habiletés langagières d'après les *Niveaux de compétence linguistique canadiens* ou le *Canadian Language Benchmarks*;

(b) they hold either a Canadian educational credential or both a foreign diploma, certificate or credential and an equivalency assessment described in subsection 73(1) of the Regulations, which assessment must be less than five years old;

(c) they have, in the preceding three years, accumulated at least one year of full-time work experience, or the equivalent in part-time work, in an occupation listed in Skill Type 0 Management Occupations or Skill Level A or B of the *National Occupational Classification* matrix that is not a restricted occupation, and, while working in that occupation, they

(i) performed the actions described in the lead statement for the occupation as set out in the occupational descriptions of the *National Occupational Classification*, and

(ii) performed a substantial number of the main duties of the occupation as set out in the occupational descriptions of the *National Occupational Classification*, including all of the essential duties;

(d) they have received from a recognized employer — that is, an employer that is designated by an Atlantic province in accordance with an immigration agreement to make employment offers and is not a consulate or an employer who is referred to in any of subparagraphs 200(3)(h)(i) to (iii) of the Regulations — an offer of employment that they are able to perform and likely to accept and carry out and they meet the relevant employment requirements of the occupation as set out in the *National Occupational Classification* except for certification requirements in the case of regulated occupations and the offered employment is

(i) full-time, non-seasonal work having a duration of at least one year, and

(ii) in an occupation that is listed in Skill Type 0 Management Occupations or Skill Level A or B of the *National Occupational Classification* matrix;

(e) they have been endorsed by an Atlantic province in accordance with an immigration agreement and they intend to reside in that province; and

(f) in the case of a foreign national who is not already working in Canada, they have in the form of transferable and available funds, unencumbered by debts or other obligations, an amount equal to one eighth of the amount identified, in the most recent edition of the publication concerning low income cut-offs that is published by Statistics Canada under the *Statistics Act* for urban areas of residence of 500,000 persons or more, as the minimum amount of before-tax annual income necessary to support the foreign national and their

b) détient un diplôme canadien ou un diplôme, certificat ou attestation étranger accompagné de l'attestation d'équivalence prévue au paragraphe 73(1) du Règlement, celle-ci datant de moins de cinq ans;

c) a accumulé, au cours des trois années précédentes, au moins une année d'expérience de travail à temps plein, ou l'équivalent temps plein pour un travail à temps partiel, dans une profession appartenant au niveau de compétence 0 ou aux niveaux de compétence A ou B de la *Classification nationale des professions*, — à l'exception des professions d'accès limité — et qui, pendant cette période d'emploi, a accompli à la fois :

(i) l'ensemble des tâches figurant dans l'énoncé principal établi pour la profession dans les descriptions des professions de cette classification,

(ii) une partie appréciable des fonctions principales de la profession figurant dans les descriptions des professions de cette classification, notamment toutes les fonctions essentielles;

d) a reçu d'un employeur reconnu — soit un employeur qui est désigné par une province de l'Atlantique au titre d'un accord portant sur l'immigration pour présenter des offres d'emploi et qui n'est pas un consulat ou un employeur visé à l'un des sous-alinéas 200(3)h(i) à (iii) du Règlement — une offre visant un emploi dont il est en mesure d'exercer les fonctions et qu'il est acceptera vraisemblablement et satisfait aux conditions d'accès à la profession selon la *Classification nationale des professions*, sauf, dans le cas des professions réglementées, l'exigence d'obtention un certificat de compétence. Seul est visé par le présent alinéa, l'emploi qui, à la fois :

(i) est à temps plein non saisonnier et d'une durée d'au moins une année,

(ii) appartient au genre de compétence 0 Gestion ou aux niveaux de compétence A ou B de la matrice de la *Classification nationale des professions*;

e) a obtenu, au titre d'un accord portant sur l'immigration, l'approbation de sa candidature par une province de l'Atlantique et cherche à s'établir dans cette province;

f) s'il n'occupe pas déjà un emploi au Canada, dispose de fonds transférables et disponibles — non grevés de dettes ou d'autres obligations financières — d'un montant égal au huitième du revenu minimal nécessaire dans les régions urbaines de 500 000 habitants et plus, selon la version la plus récente de la grille des seuils de faible revenu avant impôt, publiée par Statistique Canada au titre de la *Loi sur la statistique*, pour

family members, whether they are accompanying the foreign national or not.

Language proficiency

(3) To demonstrate that they meet the requirements of paragraph (2)(a), the foreign national must provide an original document, issued by an organization or institution referred to in that paragraph, setting out the results that they obtained in the language test.

Eligible work experience

(4) For the purpose of paragraph (2)(c), work experience is only considered if it was obtained by the foreign national in the employ of a third party and, if it was obtained in Canada, the foreign national was both authorized to work in Canada and was a temporary resident.

Application from within Canada

3 If a foreign national is in Canada at the time of their application for permanent residence, they must have temporary resident status.

Permanent resident visa

4 (1) For greater certainty, subsections 70(1), (2), (4) and (5) of the Regulations apply to permanent resident visa applications made by foreign nationals in the Atlantic Canada highly skilled worker class.

Visa issuance

(2) In order for the visa to be issued

(a) the offer of employment described in paragraph 2(2)(d) must still be valid or the foreign national must be occupying an employment that meets the requirements of that paragraph and that is to last for a period of at least one year beginning on the day on which the permanent resident visa is issued; and

(b) the endorsement referred to in paragraph 2(2)(e) must have been issued within the preceding six months and must not have been revoked by the issuing province.

Family member

5 A foreign national who is an accompanying family member of a person who makes an application as a member of the Atlantic Canada highly skilled worker class becomes a permanent resident if, following an examination, it is established that

(a) the person who made the application has become a permanent resident; and

(b) the foreign national is not inadmissible.

subvenir, pendant une année, à ses besoins et à ceux des membres de sa famille, que ceux-ci l'accompagnent ou non.

Compétences linguistiques

(3) L'étranger, pour démontrer qu'il remplit les exigences visées à l'alinéa (2)a), fournit l'original d'un document délivré par une organisation ou une institution visée à cet alinéa faisant état des résultats qu'il a obtenus lors de son test d'évaluation linguistique.

Expérience de travail prise en compte

(4) Pour l'application de l'alinéa (2)c), l'expérience de travail est prise en compte si l'étranger travaillait pour un tiers et, s'agissant d'une expérience de travail acquise au Canada, était autorisé à y travailler et détenait le statut de résident temporaire

Étranger déjà au Canada

3 L'étranger qui est au Canada au moment de sa demande de résidence permanente doit avoir le statut de résident temporaire.

Visa de résidence permanente

4 (1) Il est entendu que les paragraphes 70(1), (2), (4) et (5) du Règlement s'appliquent à toute demande de visa de résident permanent présentée par l'étranger appartenant à la catégorie « travailleurs hautement qualifiés du Canada atlantique ».

Délivrance du visa

(2) Le visa est délivré si les conditions suivantes sont réunies :

a) l'offre d'emploi visée à l'alinéa 2(2)d) est toujours valide ou l'étranger occupe un emploi qui, à la fois, remplit les critères établis à cet alinéa et est d'une durée d'au moins une année à partir de la date de la délivrance du visa;

b) l'approbation visée à l'alinéa 2(2)e) a été obtenue dans les six mois précédents et n'a pas été révoquée par la province l'ayant accordée.

Membre de la famille

5 L'étranger qui est un membre de la famille qui accompagne la personne qui présente une demande au titre de la catégorie « travailleurs qualifiés intermédiaires du Canada atlantique » devient résident permanent si, à l'issue d'un contrôle, les éléments ci-après sont établis :

a) la personne qui présente la demande est devenue résident permanent;

b) l'étranger n'est pas interdit de territoire.

Effective period

6 These Instructions have effect during the period beginning on March 6, 2017 and ending on March 5, 2022.

[9-1-o]

Période d'application

6 Les présentes instructions s'appliquent du 6 mars 2017 au 5 mars 2022.

[9-1-o]

DEPARTMENT OF CITIZENSHIP AND IMMIGRATION**IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION ACT***Ministerial Instructions Respecting the Atlantic Canada International Graduate Class*

The Minister of Citizenship and Immigration, pursuant to section 14.1^a of the *Immigration and Refugee Protection Act*^b, makes the annexed *Ministerial Instructions Respecting the Atlantic Canada International Graduate Class*.

Ottawa, March 1, 2017

Ahmed D. Hussen
Minister of Citizenship and Immigration

Ministerial Instructions Respecting the Atlantic Canada International Graduate Class**Definitions**

1 The following definitions apply in these Instructions.

Act means the *Immigration and Refugee Protection Act*. (*Loi*)

Atlantic province means either of Nova Scotia, New Brunswick, Prince Edward Island or Newfoundland and Labrador. (*province de l'Atlantique*)

Canadian educational credential has the same meaning as in subsection 73(1) of the Regulations. (*diplôme canadien*)

full-time work has the same meaning as in subsection 73(1) of the Regulations. (*travail à temps plein*)

language skill area has the same meaning as in subsection 73(1) of the Regulations. (*habileté langagière*)

Regulations means the *Immigration and Refugee Protection Regulations*. (*Règlement*)

^a S.C. 2012, c. 19, s. 710(3)

^b S.C. 2001, c. 27

MINISTÈRE DE LA CITOYENNETÉ ET DE L'IMMIGRATION**LOI SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS***Instructions ministérielles concernant la catégorie « diplômés étrangers du Canada atlantique »*

En vertu de l'article 14.1^a de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*^b, le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration donne les *Instructions ministérielles concernant la catégorie « diplômés étrangers du Canada atlantique »*, ci-après.

Ottawa, le 1^{er} mars 2017

Le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration
Ahmed D. Hussen

Instructions ministérielles concernant la catégorie « diplômés étrangers du Canada atlantique »**Définitions**

1 Les définitions qui suivent s'appliquent aux présentes instructions.

diplôme canadien S'entend au sens du paragraphe 73(1) du Règlement. (*Canadian educational credential*)

habileté langagière S'entend au sens du paragraphe 73(1) du Règlement. (*language skill area*)

Loi La *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*. (*Act*)

province de l'Atlantique S'entend de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard ou de Terre-Neuve-et-Labrador. (*Atlantic province*)

Règlement Le *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*. (*Regulations*)

travail à temps plein S'entend au sens du paragraphe 73(1) du Règlement. (*full-time work*)

^a L.C. 2012, ch. 19, par. 710(3)

^b L.C. 2001, ch. 27

work has the same meaning as in subsection 73(2) of the Regulations. (*travail*)

Atlantic Canada international graduate class

2 (1) The Atlantic Canada international graduate class is established as part of the economic class referred to in subsection 12(2) of the Act and consists of foreign nationals who intend to reside in an Atlantic province, who have the ability to become economically established in that province and who meet the requirements of these Instructions.

Selection requirements

(2) A foreign national is a member of the class if at the time of their application for permanent residence,

(a) they show, using results of a language test — approved under subsection 74(3) of the Regulations and provided by an institution or organization designated under that subsection — that are less than two years old, that their proficiency in an official language is assessed at level 4 or higher in each of the four language skill areas under either the *Canadian Language Benchmarks* or the *Niveaux de compétence linguistique canadiens*;

(b) they have in the preceding 12 months obtained, as a full-time student, a post-secondary Canadian educational credential that is from an eligible two-year program offered by an institution listed in the schedule to these Instructions;

(c) they had been physically present in the Atlantic province where the institution that granted the Canadian credential is located for at least 16 months during the 24 months preceding the day on which that credential was granted, had temporary resident status for the entire period during which they were obtaining it and had authorization for any work or study they engaged in during that entire period;

(d) they have received from a recognized employer — that is, an employer that is designated by an Atlantic province in accordance with an immigration agreement to make employment offers and is not a consulate or an employer who is referred to in any of subparagraphs 200(3)(h)(i) to (iii) of the Regulations — an offer of employment they are able to perform and likely to accept and carry out and they meet the relevant employment requirements of the occupation as set out in the *National Occupational Classification* except for certification requirements in the case of regulated occupations and the offered employment is

(i) full-time, non-seasonal work having a duration of at least one year, and

travail S'entend au sens du paragraphe 73(2) du Règlement. (*work*)

Catégorie « diplômés étrangers du Canada atlantique »

2 (1) Est établie, au sein de la catégorie « immigration économique » visée au paragraphe 12(2) de la Loi, la catégorie « diplômés étrangers du Canada atlantique », composée d'étrangers cherchant à s'établir dans une province de l'Atlantique, ayant la capacité d'y réussir leur établissement économique et satisfaisant aux exigences prévues aux présentes instructions.

Qualités requises

(2) Fait partie de cette catégorie l'étranger qui, au moment de sa demande de résidence permanente :

a) démontre par des résultats — datant de moins de deux ans — obtenus à un test d'évaluation linguistique approuvé en vertu du paragraphe 74(3) du Règlement provenant d'une institution ou d'une organisation désignée en vertu de ce paragraphe que sa compétence linguistique est évaluée au niveau 4 ou à un niveau supérieur pour chacune des quatre habiletés langagières d'après les *Niveaux de compétence linguistique canadiens* ou le *Canadian Language Benchmarks*;

b) a obtenu, dans les douze mois précédents, à titre d'étudiant à temps plein, un diplôme canadien de niveau postsecondaire décerné, à l'égard d'un programme reconnu nécessitant deux années d'études, par un établissement figurant sur la liste annexée aux présentes;

c) a été physiquement présent dans la province de l'Atlantique où est situé l'établissement qui lui a décerné un diplôme canadien pendant au moins seize mois au cours des vingt-quatre mois précédant la date à laquelle il a obtenu ce diplôme et détenait, pendant toute la période d'étude, un statut de résident temporaire et une autorisation pour travailler ou étudier;

d) a reçu d'un employeur reconnu — soit un employeur qui est désigné par une province de l'Atlantique au titre d'un accord portant sur l'immigration pour présenter des offres d'emploi et qui n'est pas un consulat ou un employeur visé à l'un des sous-alinéas 200(3)h(i) à (iii) du Règlement — une offre visant un emploi dont il est en mesure d'exercer les fonctions et qu'il est acceptera vraisemblablement et satisfait aux conditions d'accès à la profession selon la *Classification nationale des professions*, sauf, dans le cas des professions réglementées, l'exigence d'obtention un certificat de compétence. Seul est visé par le présent alinéa, l'emploi qui, à la fois :

(i) est à temps plein, non saisonnier et d'une durée d'au moins une année,

(ii) in an occupation that is listed in Skill Type 0 Management Occupations or Skill Level A, B or C of the *National Occupational Classification* matrix;

(e) they have been endorsed by an Atlantic province in accordance with an immigration agreement and they intend to reside in that province; and

(f) in the case of a foreign national who is not already working in Canada, they have in the form of transferable and available funds, unencumbered by debts or other obligations, an amount equal to one eighth of the amount identified, in the most recent edition of the publication concerning low income cut-offs that is published by Statistics Canada under the *Statistics Act* for urban areas of residence of 500,000 persons or more, as the minimum amount of before-tax annual income necessary to support the foreign national and their family members, whether they are accompanying the foreign national or not.

Language proficiency

(3) To demonstrate that they meet the requirements of paragraph (2)(a), the foreign national must provide an original document, issued by an organization or institution referred to in that paragraph, setting out the results that they obtained in the language test.

Eligible program

(4) For the purpose of paragraph (2)(b), an eligible program is one in which the study of English or French as a second language amounted to less than half of the program and in which distance learning amounted to less than half of the program.

Exclusion

(5) For the purpose of paragraph (2)(b), a credential obtained while receiving a scholarship or fellowship that stipulated that the recipient return to their home country to apply the knowledge and skills gained is not to be taken into account.

Application from within Canada

3 If a foreign national is in Canada at the time of their application for permanent residence, they must have temporary resident status.

Permanent resident visa

4 (1) For greater certainty, subsections 70(1), (2), (4) and (5) of the Regulations apply to permanent resident visa applications made by foreign nationals in the Atlantic Canada international graduate class.

(ii) appartient au genre de compétence 0 Gestion ou aux niveaux de compétence A, B ou C de la matrice de la *Classification nationale des professions*;

e) a obtenu, au titre d'un accord portant sur l'immigration, l'approbation de sa candidature par une province de l'Atlantique et cherche à s'établir dans cette province;

f) s'il n'occupe pas déjà un emploi au Canada, dispose de fonds transférables et disponibles — non grevés de dettes ou d'autres obligations financières — d'un montant égal au huitième du revenu minimal nécessaire dans les régions urbaines de 500 000 habitants et plus, selon la version la plus récente de la grille des seuils de faible revenu avant impôt, publiée par Statistique Canada au titre de la *Loi sur la statistique*, pour subvenir, pendant une année, à ses besoins et à ceux des membres de sa famille, que ceux-ci l'accompagnent ou non.

Compétence linguistique

(3) L'étranger, pour démontrer qu'il remplit les exigences visées à l'alinéa (2)a), fournit l'original d'un document délivré par une institution ou une organisation visée à cet alinéa faisant état des résultats qu'il a obtenus lors de son test d'évaluation linguistique.

Programme reconnu

(4) Pour l'application de l'alinéa (2)b), est un programme reconnu celui pour lequel l'apprentissage de l'anglais ou du français comme langue seconde constitue moins de la moitié du programme et dont moins de la moitié du programme est offert à distance.

Diplôme canadien non pris en compte

(5) Pour l'application de l'alinéa (2)b), n'est pas pris en compte le diplôme canadien obtenu par l'étranger bénéficiant d'une bourse d'études ou de recherche prévoyant que celui-ci doit retourner dans son pays d'origine pour mettre à profit les connaissances et les compétences acquises au Canada.

Étranger déjà au Canada

3 L'étranger qui est au Canada au moment de sa demande de résidence permanente doit avoir le statut de résident temporaire.

Visa de résidence permanente

4 (1) Il est entendu que les paragraphes 70(1), (2), (4) et (5) du Règlement s'appliquent à toute demande de visa de résident permanent présentée par l'étranger appartenant à la catégorie « diplômés étrangers du Canada atlantique ».

Visa issuance

(2) In order for the visa to be issued

(a) the offer of employment described in paragraph 2(2)(d) must still be valid or the foreign national must be occupying an employment that meets the requirements of that paragraph and that is to last for a period of at least one year beginning on the day on which the permanent resident visa is issued; and

(b) the endorsement referred to in paragraph 2(2)(e) must have been obtained within the preceding six months and must not have been revoked by the issuing province.

Family member

5 A foreign national who is an accompanying family member of a person who makes an application as a member of the Atlantic Canada international graduate class becomes a permanent resident if, following an examination, it is established that

(a) the person who made the application has become a permanent resident; and

(b) the foreign national is not inadmissible.

Effective period

6 These Instructions have effect during the period beginning on March 6, 2017 and ending on March 5, 2022.

SCHEDULE

(Paragraph 2(2)(b))

Recognized Post-Secondary Institutions

PART 1

Nova Scotia

Item	Institution
1	Acadia University
2	Atlantic School of Theology
3	Cape Breton University
4	Dalhousie University
5	Mount Saint Vincent University
6	Nova Scotia College of Art and Design
7	Saint Francis Xavier University
8	Saint Mary's University
9	University of King's College

Délivrance du visa

(2) Le visa est délivré si les conditions suivantes sont réunies :

a) l'offre d'emploi visée à l'alinéa 2(2)d) est toujours valide ou l'étranger occupe un emploi qui, à la fois, remplit les critères établis à cet alinéa et est d'une durée d'au moins une année à partir de la date de la délivrance du visa;

b) l'approbation visée à l'alinéa 2(2)e) a été obtenue dans les six mois précédents et n'a pas été révoquée par la province l'ayant accordée.

Membre de la famille

5 L'étranger qui est un membre de la famille qui accompagne la personne qui présente une demande au titre de la catégorie « diplômés étrangers du Canada atlantique » devient résident permanent si, à l'issue d'un contrôle, les éléments ci-après sont établis :

a) la personne qui présente la demande est devenue résident permanent;

b) l'étranger n'est pas interdit de territoire.

Période d'application

6 Les présentes instructions s'appliquent du 6 mars 2017 au 5 mars 2022.

ANNEXE

(article 2)

Établissements postsecondaires reconnus

PARTIE 1

Nouvelle-Écosse

Article	Établissement
1	Acadia University
2	Atlantic School of Theology
3	Cape Breton University
4	Dalhousie University
5	Mount Saint Vincent University
6	Nova Scotia College of Art and Design
7	Saint Francis Xavier University
8	Saint Mary's University
9	University of Kings College

Item	Institution
10	Université Sainte-Anne
11	Nova Scotia Community College

PART 2**New Brunswick**

Item	Institution
1	University of New Brunswick
2	Université de Moncton
3	Saint Thomas University
4	Mount Allison University
5	New Brunswick Community College
6	Collège communautaire du Nouveau-Brunswick
7	New Brunswick College of Craft and Design
8	Maritime College of Forest Technology — Collège de technologie forestière des Maritimes

PART 3**Prince Edward Island**

Item	Institution
1	University of Prince Edward Island
2	Holland College
3	Collège de l'Île

PART 4**Newfoundland and Labrador**

Item	Institution
1	Memorial University of Newfoundland
2	College of the North Atlantic

[9-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT**CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION
ACT, 1999**

*Notice to interested parties — Publication of a
discussion paper on a Clean Fuel Standard*

This notice is to provide interested stakeholders with the opportunity to comment on Environment and Climate

Article	Établissement
10	Université Sainte-Anne
11	Nova Scotia Community College

PARTIE 2**Nouveau-Brunswick**

Article	Établissement
1	University of New Brunswick
2	Université de Moncton
3	Saint Thomas University
4	Mount Allison University
5	New Brunswick Community College
6	Collège communautaire du Nouveau-Brunswick
7	New Brunswick College of Craft and Design
8	Collège de Technologie Forestière des Maritimes — Maritime College of Forest Technology

PARTIE 3**Île-du-Prince-Édouard**

Article	Établissement
1	University of Prince Edward Island
2	Holland College
3	Collège de l'Île

PARTIE 4**Terre-Neuve-et-Labrador**

Article	Établissement
1	Memorial University of Newfoundland
2	College of the North Atlantic

[9-1-o]

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

*Avis aux parties intéressées — Publication d'un
document de travail sur une Norme sur les
carburants propres*

Le présent avis vise à donner aux intervenants intéressés la possibilité de commenter le document de travail

Change Canada's discussion paper on the Clean Fuel Standard. The discussion paper can be obtained by visiting Environment and Climate Change Canada's CEPA Environmental Registry at <http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=En&n=D7C913BB-1>.

Environment and Climate Change Canada is consulting with provinces, territories, stakeholders as well as Indigenous Peoples to develop a Clean Fuel Standard under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* to reduce greenhouse gas (GHG) emissions from the use of fuels. The overall objective of the Clean Fuel Standard is to achieve 30 megatonnes of annual reductions in GHG emissions by 2030, contributing to Canada's effort to achieve its overall GHG mitigation target of a 30% emission reduction below 2005 levels by 2030.

The Clean Fuel Standard will be a modern, flexible, performance-based approach that would incent the use of a broad range of lower carbon fuels, alternative energy sources and technologies, such as electricity, hydrogen, and renewable fuels, including renewable natural gas. It would address a broad suite of fuels, including gaseous, solid and liquid fuels, and would go beyond transportation fuels to include those used in industry, homes and buildings. The approach would not differentiate between crude oil types produced in Canada and those imported into Canada.

The purpose of the discussion paper is to facilitate consultations by seeking early views to help inform the development of the regulatory framework in advance of developing a Clean Fuel Standard.

Interested parties may submit comments by mail, email or fax, on or before April 25, 2017, to the address below.

Mark Cauchi
Executive Director
Oil, Gas and Alternative Energy Division
Clean Fuel Standard Discussion Paper
Energy and Transportation Directorate
Environment and Climate Change Canada
351 Saint-Joseph Boulevard, 12th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Email: ec.cfsncp.ec@canada.ca
Fax: 819-420-8028

d'Environnement et Changement climatique Canada sur la Norme sur les carburants propres. Le document de travail peut être obtenu en visitant le lien du Registre environnemental de la LCPE : <http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=Fr&n=D7C913BB-1>.

Environnement et Changement climatique Canada consulte les provinces, les territoires, les intervenants ainsi que les peuples autochtones afin d'élaborer — en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* — une Norme sur les carburants propres. L'objectif global est de réaliser des réductions annuelles de 30 mégatonnes d'émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2030, ce qui contribuerait aux efforts du Canada pour atteindre sa cible globale de réduction des GES, qui consiste en une réduction de 30 % des émissions de GES sous les niveaux de 2005 d'ici 2030.

La Norme sur les carburants propres constituera une approche moderne, flexible et axée sur le rendement qui encouragerait l'utilisation d'un vaste éventail de carburants à plus faible teneur en carbone, de sources d'énergie et de technologies de remplacement comme l'électricité, l'hydrogène et les carburants renouvelables, incluant le gaz naturel renouvelable. La Norme porterait sur un vaste éventail de carburants, y compris des carburants à l'état liquide, gazeux et solide, et irait au-delà des carburants de transport pour inclure ceux qui servent dans l'industrie, les résidences et les immeubles. L'approche ne ferait pas de distinction entre les types de pétrole brut produits au Canada ou importés.

Le présent document de travail vise à faciliter les consultations en obtenant des points de vue préliminaires en préparation de l'élaboration du cadre réglementaire afin d'élaborer une Norme sur les carburants propres.

Les parties intéressées peuvent soumettre des commentaires par la poste, par courriel ou par télécopieur au plus tard le 25 avril 2017 à l'adresse ci-après.

Mark Cauchi
Directeur exécutif
Division du pétrole, du gaz et de l'énergie de remplacement
La Norme pour les carburants propres — document de travail
Direction de l'énergie et des transports
Environnement et Changement climatique Canada
351, boulevard Saint-Joseph, 12^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Courriel : ec.cfsncp.ec@canada.ca
Télécopieur : 819-420-8028

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT**CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999***Order 2017-66-01-02 Amending the Non-domestic Substances List*

The Minister of the Environment, pursuant to subsection 66(2) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, makes the annexed *Order 2017-66-01-02 Amending the Non-domestic Substances List*.

Gatineau, February 13, 2017

Catherine McKenna
Minister of the Environment

Order 2017-66-01-02 Amending the Non-domestic Substances List**Amendments****1 (1) Part I of the *Non-domestic Substances List*¹ is amended by deleting the following:**

50-55-5	307-51-7
56-53-1	307-55-1
70-25-7	307-70-0
79-95-8	307-71-1
83-41-0	320-72-9
84-71-9	335-24-0
85-22-3	335-58-0
86-31-7	335-66-0
87-65-0	335-67-1
89-90-7	335-71-7
92-86-4	335-76-2
92-87-5	335-77-3
95-69-2	335-93-3
95-77-2	335-95-5
98-16-8	335-97-7
99-28-5	353-50-4
99-35-4	355-03-3
99-42-3	355-46-4
104-96-1	355-50-0
106-28-5	359-07-9
112-98-1	372-39-4
117-33-9	375-81-5
118-21-8	375-92-8
118-48-9	375-95-1
120-36-5	376-06-7
126-72-7	376-14-7
307-35-7	376-27-2

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT**LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)***Arrêté 2017-66-01-02 modifiant la Liste extérieure*

En vertu du paragraphe 66(2) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, la ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté 2017-66-01-02 modifiant la Liste extérieure*, ci-après.

Gatineau, le 13 février 2017

La ministre de l'Environnement
Catherine McKenna

Arrêté 2017-66-01-02 modifiant la Liste extérieure**Modifications****1 (1) La partie I de la *Liste extérieure*¹ est modifiée par radiation de ce qui suit :**

383-07-3	693-57-2
423-50-7	773-14-8
423-62-1	813-44-5
423-82-5	813-45-6
423-86-9	930-37-0
428-59-1	930-55-2
431-31-2	933-75-5
431-63-0	1116-54-7
460-70-8	1187-03-7
460-92-4	1577-03-3
507-63-1	1649-08-7
515-40-2	1731-79-9
531-85-1	1737-93-5
547-68-2	1763-23-1
558-97-4	1765-48-6
559-40-0	1815-99-2
576-24-9	1869-77-8
583-71-1	1885-48-9
594-42-3	1888-71-7
615-53-2	1892-03-1
615-58-7	1893-52-3
622-86-6	1940-42-7
629-14-1	1999-85-5
640-19-7	2043-53-0
677-93-0	2043-54-1
680-31-9	2113-57-7
690-27-7	2224-15-9

^a S.C. 1999, c. 33

¹ Supplement, *Canada Gazette*, Part I, January 31, 1998

^a L.C. 1999, ch. 33

¹ Supplément, *Partie I de la Gazette du Canada*, 31 janvier 1998

2252-83-7	13236-02-7	35077-00-0	65530-76-9
2302-97-8	13252-13-6	35203-06-6	65530-77-0
2362-14-3	13417-01-1	35203-08-8	65530-78-1
2429-79-0	13439-89-9	35243-89-1	65530-79-2
2429-81-4	13561-08-5	36355-01-8	65530-80-5
2429-82-5	13827-02-6	37338-48-0	65530-82-7
2429-83-6	13990-54-0	37734-45-5	65702-24-1
2429-84-7	14018-95-2	37764-25-3	65992-66-7
2586-58-5	14518-69-5	37853-61-5	66008-67-1
2602-46-2	14650-24-9	38850-52-1	66008-68-2
2706-91-4	14720-55-9	38850-60-1	66008-69-3
2893-80-3	15578-32-2	39142-28-4	66008-70-6
2941-64-2	15709-82-7	43100-38-5	66794-05-6
2965-52-8	16517-11-6	48077-95-8	67584-48-9
2991-50-6	16532-79-9	50598-28-2	67584-49-0
2991-52-8	16923-87-8	50598-29-3	67584-50-3
3072-84-2	17963-04-1	51032-47-4	67584-54-7
3083-25-8	20138-28-7	51160-97-5	67584-56-9
3108-24-5	20427-84-3	52032-20-9	67584-57-0
3132-64-7	21055-88-9	55120-77-9	67584-60-5
3165-93-3	21160-95-2	55910-10-6	67584-61-6
3389-71-7	21652-58-4	56553-60-7	67905-19-5
3530-19-6	22094-81-1	56875-68-4	67906-38-1
3567-65-5	22094-83-3	57570-64-6	67906-40-5
3568-29-4	22094-85-5	58576-98-0	67906-41-6
3626-28-6	22421-59-6	58577-08-5	67906-70-1
3811-71-0	24924-36-5	58920-31-3	67906-71-2
3820-83-5	25268-77-3	59071-10-2	67906-73-4
3865-34-7	26537-19-9	60497-09-8	67906-74-5
3871-50-9	26571-11-9	60501-41-9	67923-61-9
4016-14-2	26650-10-2	61551-69-7	67939-36-0
4161-22-2	26738-51-2	61577-14-8	67939-37-1
4300-97-4	27603-25-4	61578-04-9	67939-42-8
4427-96-7	27619-90-5	61660-12-6	67939-61-1
4532-96-1	27619-91-6	61798-68-3	67939-87-1
4920-95-0	27753-52-2	62037-80-3	67939-90-6
5958-25-8	27858-07-7	63141-09-3	67939-92-8
6304-39-8	28109-00-4	63512-36-7	67939-93-9
6360-29-8	28554-31-6	63947-56-8	67939-96-2
6770-38-3	29809-34-5	64194-22-5	67969-65-7
6798-77-2	29809-35-6	64712-27-2	68037-22-9
6960-17-4	30046-31-2	65104-45-2	68037-23-0
6975-24-2	30769-88-1	65104-63-4	68084-62-8
7226-23-5	30813-81-1	65104-64-5	68134-06-5
7384-80-7	31841-41-5	65150-87-0	68134-07-6
7422-52-8	32539-16-5	65150-93-8	68140-18-1
8014-91-3	32568-89-1	65150-94-9	68140-19-2
10192-46-8	33496-48-9	65510-55-6	68140-20-5
12031-65-1	34052-90-9	65510-56-7	68140-21-6
12141-67-2	34362-49-7	65530-55-4	68141-02-6
12673-69-7	34415-31-1	65530-67-8	68155-04-4
13049-88-2	34621-99-3	65530-68-9	68155-54-4
13169-90-9	34748-97-5	65530-73-6	68156-00-3
13223-43-3	34761-47-2	65530-75-8	68156-06-9

68187-24-6	68608-13-9	71608-40-7	100912-15-0
68188-12-5	68610-90-2	71608-43-0	101227-27-4
68214-82-4	68735-91-1	71608-44-1	106359-91-5
68227-82-7	68758-55-4	71608-45-2	107481-28-7
68227-94-1	68758-56-5	71608-46-3	110843-97-5
68227-96-3	68758-57-6	71608-58-7	115372-36-6
68227-97-4	68784-73-6	71608-60-1	117397-31-6
68227-98-5	68797-76-2	71608-63-4	117806-54-9
68227-99-6	68867-60-7	71807-60-8	118400-71-8
68228-00-2	68954-01-8	71808-64-5	118716-61-3
68239-72-5	68957-31-3	72009-86-0	118716-62-4
68239-73-6	68957-32-4	72276-05-2	119438-11-8
68239-74-7	68957-53-9	72319-24-5	119535-63-6
68239-75-8	68957-54-0	72379-45-4	120579-31-9
68259-06-3	68957-63-1	72480-32-1	120983-72-4
68259-12-1	68959-23-9	72623-70-2	121144-97-6
68259-38-1	68987-80-4	72623-77-9	121255-03-6
68259-39-2	68988-25-0	72779-04-5	121263-51-2
68298-06-6	68988-52-3	72785-08-1	122035-71-6
68298-08-8	68988-53-4	72804-49-0	124756-59-8
68298-09-9	68988-54-5	72968-38-8	124993-63-1
68298-10-2	68988-55-6	72987-44-1	125630-94-6
68298-60-2	68990-40-9	73018-93-6	126682-74-4
68298-89-5	69075-62-3	73019-19-9	129813-71-4
68299-20-7	69116-73-0	73019-20-2	130097-33-5
68299-21-8	69155-42-6	73019-28-0	130169-66-3
68299-29-6	69278-80-4	73038-33-2	130353-62-7
68299-39-8	69834-17-9	73275-59-9	130728-76-6
68308-01-0	70225-20-6	73665-18-6	133911-74-7
68310-02-1	70225-24-0	73772-32-4	134530-56-6
68310-12-3	70225-26-2	73772-33-5	134818-68-1
68310-17-8	70248-52-1	73772-34-6	134818-69-2
68310-75-8	70693-50-4	73892-10-1	135228-60-3
68318-34-3	70892-42-1	74499-64-2	135285-90-4
68318-36-5	70900-40-2	78543-39-2	136504-96-6
68333-92-6	70983-59-4	79771-08-7	137873-52-0
68379-37-3	70983-61-8	79771-09-8	138859-29-7
68390-32-9	70983-62-9	81190-38-7	141914-99-0
68390-33-0	71002-40-9	85137-09-3	142636-88-2
68391-09-3	71205-28-2	85322-38-9	142636-90-6
68442-60-4	71230-79-0	85712-27-2	142636-91-7
68478-20-6	71230-80-3	85736-97-6	143363-33-1
68515-68-4	71278-43-8	87093-13-8	143372-54-7
68515-70-8	71463-74-6	87676-07-1	144761-93-3
68516-17-6	71463-78-0	89610-32-2	145556-04-3
68517-02-2	71463-79-1	90194-13-1	147129-86-0
68526-97-6	71463-80-4	91745-16-3	147170-47-6
68541-80-0	71463-81-5	93480-00-3	147732-58-9
68555-69-1	71550-15-7	94133-90-1	148240-78-2
68555-70-4	71550-16-8	95144-12-0	148240-80-6
68555-71-5	71550-17-9	95590-48-0	148240-81-7
68555-78-2	71608-37-2	96549-95-0	148240-82-8
68555-79-3	71608-38-3	97659-47-7	148240-84-0
68568-75-2	71608-39-4	99742-80-0	148240-86-2

148240-88-4	207399-07-3	306978-65-4	1051371-21-1
148373-01-7	208408-03-1	306979-40-8	1067881-45-1
148684-79-1	209982-56-9	306980-27-8	1072227-60-1
149303-87-7	210181-71-8	308074-73-9	1078142-02-5
149935-01-3	210432-72-7	309934-69-8	1078712-88-5
150135-57-2	211389-36-5	328389-90-8	1078714-96-1
151717-27-0	211578-04-0	333955-69-4	1078715-59-9
152007-82-4	211578-08-4	333955-70-7	1078715-61-3
153454-44-5	212335-59-6	333955-79-6	1078715-62-4
153590-17-1	212335-62-1	333955-80-9	1078715-87-3
158948-13-1	216581-76-9	359406-89-6	1078715-90-8
159574-72-8	216583-60-7	371113-62-1	1078726-27-8
160535-46-6	216583-66-3	371113-63-2	1078726-28-9
160653-08-7	216583-91-4	374078-75-8	1138156-39-4
160848-22-6	216583-94-7	383905-85-9	1186211-38-0
163119-16-2	216583-95-8	389623-01-2	1190264-82-4
163879-69-4	216593-49-6	434898-80-3	1190265-49-6
163961-26-0	216593-54-3	440102-72-7	1191244-16-2
167412-23-9	216593-55-4	449177-94-0	1192146-78-3
170424-64-3	216977-01-4	452082-53-0	1200806-67-2
171611-11-3	218163-12-3	464920-01-2	1245553-85-8
173904-11-5	221667-31-8	475678-78-5	1253404-90-8
174254-18-3	235083-88-2	478823-10-8	1254743-03-7
174974-45-9	235083-90-6	499781-63-4	1256282-88-8
176429-35-9	238420-68-3	609771-63-3	1268157-76-1
177528-09-5	238420-80-9	610787-76-3	1268701-17-2
178535-22-3	245331-02-6	610787-77-4	1269217-82-4
178535-23-4	245331-40-2	610787-78-5	1313999-39-1
180582-79-0	245331-49-1	613246-75-6	1315588-63-6
182176-52-9	247041-56-1	630106-01-3	1332716-20-7
182238-09-1	249297-16-3	630106-02-4	1386395-00-1
184719-88-8	249562-06-9	642928-30-1	1392095-50-9
186321-98-2	251099-16-8	652968-34-8	1415313-86-8
186397-57-9	252254-51-6	659733-29-6	1417164-49-8
189120-62-5	258839-39-3	691400-36-9	
189120-63-6	259871-68-6	691400-76-7	
189354-73-2	290364-23-7	691401-28-2	
190525-00-9	290364-24-8	705265-31-2	
192439-46-6	306973-46-6	849101-58-2	
192726-23-1	306973-47-7	849925-18-4	
193635-71-1	306974-19-6	851544-20-2	
196109-17-8	306974-28-7	853030-17-8	
196316-34-4	306974-45-8	858944-25-9	
197527-19-8	306974-63-0	863132-14-3	
199487-82-6	306975-56-4	863766-30-7	
200513-42-4	306975-57-5	864662-46-4	
201687-58-3	306975-62-2	887947-29-7	
202483-48-5	306975-84-8	888021-82-7	
203809-20-5	306975-85-9	903876-45-9	
204401-83-2	306976-25-0	1002761-12-7	
206009-80-5	306976-55-6	1003863-30-6	
206009-81-6	306977-10-6	1008753-84-1	
206565-89-1	306977-58-2	1014979-92-0	
206565-90-4	306978-04-1	1033385-42-0	

(2) Part I of the List is amended by adding the following in numerical order:

15454-75-8
1232651-32-9

(2) La partie I de la même liste est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

15454-75-8
1232651-32-9

2 Part II of the List is amended by adding the following in numerical order:

15414-6	Substituted heteromonocycle, polymethyl (Polyméthyl)hétéromonocycle substitué
19083-3	Carbomonocyclic acid, 1-[2-[(1-oxo-2-propen-1-yl)oxy]ethyl] ester Ester d'un acide carbomonocyclique et de 2-[(prop-2-énoyl)oxy]éthanol
19084-4	Carbomonocyclic, 2-amino-, reaction products with pigment 2-Aminocarbomonocycle, produits de la réaction avec un pigment
19094-5	2-Propenoic acid, 2-methyl-, 2-(diethyl substituted) ethyl ester, polymers with polyethylene glycol methacrylate C18-22-alkyl ethers Méthacrylate de 2-(diéthyle substitué)éthyle polymérisé avec des oxydes d'alkyle en C18-22 et de méthacrylate de poly(éthane-1,2-diol)

2 La partie II de la même liste est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :**Coming into Force****3 This Order comes into force on the day on which it is published in the *Canada Gazette*.**

[9-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT**CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999***Order 2017-87-02-02 Amending the Non-domestic Substances List*

Whereas, pursuant to subsections 87(1) and (5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, the Minister of the Environment has added the substances referred to in the annexed Order to the *Domestic Substances List*^b;

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsections 87(1) and (5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, makes the annexed *Order 2017-87-02-02 Amending the Non-domestic Substances List*.

Gatineau, February 17, 2017

Catherine McKenna
Minister of the Environment

Entrée en vigueur**3 Le présent arrêté entre en vigueur à la date de sa publication dans la *Gazette du Canada*.**

[9-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT**LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)***Arrêté 2017-87-02-02 modifiant la Liste extérieure*

Attendu que, conformément aux paragraphes 87(1) et (5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, la ministre de l'Environnement a inscrit sur la *Liste intérieure*^b les substances visées par l'arrêté ci-après,

À ces causes, en vertu des paragraphes 87(1) et (5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, la ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté 2017-87-02-02 modifiant la Liste extérieure*, ci-après.

Gatineau, le 17 février 2017

La ministre de l'Environnement
Catherine McKenna

^a S.C. 1999, c. 33^b SOR/94-311^a L.C. 1999, ch. 33^b DORS/94-311

Order 2017-87-02-02 Amending the Non-domestic Substances List**Arrêté 2017-87-02-02 modifiant la Liste extérieure****Amendments**

1 Part I of the *Non-domestic Substances List*¹ is amended by deleting the following:

865-33-8
25777-14-4
80693-00-1
145417-47-6

2 Part II of the List is amended by deleting the following:

18892-1 Phosphonic acid, [[[2-(2-substituted alkoxy)ethyl]-imino]bis(alkyl)]bis-
 [[[2-(alcoxy substitué en 2)éthyl]azanediyl]]bis(alcanediyle)]bis[acide phosphonique]
19004-5 Dioxadithiatetradecanedioic acid, 4,11-dimethyl-1,14-bis(2-ethylhexyl) ester
 4,11-Dialkyl-dioxa-dithiatétradécanedioate de bis(2-éthylhexyle)

Coming into Force

3 This Order comes into force on the day on which *Order 2017-87-02-01 Amending the Domestic Substances List* comes into force.

[9-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Significant New Activity Notice No. 18936

Significant New Activity Notice

(Section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*)

Whereas the Minister of the Environment and the Minister of Health have assessed information in respect of the substance 2-propanol, 1-[bis(2-hydroxyethyl)amino]-, Chemical Abstracts Service Registry No. 6712-98-7, under section 83 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas the substance is not specified on the *Domestic Substances List*;

¹ Supplement, *Canada Gazette*, Part I, January 31, 1998

Modifications

1 La partie I de la *Liste extérieure*¹ est modifiée par radiation de ce qui suit :

865-33-8
25777-14-4
80693-00-1
145417-47-6

2 La partie II de la même liste est modifiée par radiation de ce qui suit :

Entrée en vigueur

3 Le présent arrêté entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'Arrêté 2017-87-02-01 modifiant la Liste intérieure.

[9-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Avis de nouvelle activité n° 18936

Avis de nouvelle activité

[Article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]

Attendu que la ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé ont évalué les renseignements dont elles disposent concernant la substance 1-[bis(2-hydroxyéthyl)amino]propan-2-ol, numéro d'enregistrement 6712-98-7 du Chemical Abstracts Service, en application de l'article 83 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu que la substance n'est pas inscrite sur la *Liste intérieure*;

¹ Supplément, Partie I de la *Gazette du Canada*, 31 janvier 1998

And whereas the ministers suspect that a significant new activity in relation to the substance may result in the substance becoming toxic within the meaning of paragraph 64(c) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*,

Therefore, the Minister of the Environment indicates, pursuant to section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, that subsection 81(4) of that Act applies with respect to the substance in accordance with the Annex.

The Honourable Catherine McKenna

Minister of the Environment

ANNEX

Information requirements

(Section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*)

1. In relation to the substance 2-propanol, 1-[bis(2-hydroxyethyl)amino]-, Chemical Abstracts Service Registry No. 6712-98-7, a significant new activity is

(a) the use of the substance in the manufacture of any of the following products:

(i) a consumer product to which the *Canada Consumer Product Safety Act* applies,

(ii) a natural health product, as defined in subsection 1(1) of the *Natural Health Products Regulations*, or any other drug, as defined in section 2 of the *Food and Drugs Act*, or

(iii) a cosmetic, as defined in section 2 of the *Food and Drugs Act*;

(b) the use in a quantity greater than 10 kg in a calendar year of the substance, in

(i) a consumer product to which the *Canada Consumer Product Safety Act* applies,

(ii) a natural health product, as defined in subsection 1(1) of the *Natural Health Products Regulations*, or any other drug, as defined in section 2 of the *Food and Drugs Act*, or

(iii) a cosmetic, within the meaning of section 2 of the *Food and Drugs Act*.

Attendu que les ministres soupçonnent qu'une nouvelle activité mettant en cause la substance pourrait faire en sorte que la substance devienne toxique au sens de l'alinéa 64c) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*,

À ces causes, la ministre de l'Environnement assujettit, en vertu de l'article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, la substance au paragraphe 81(4) de cette même loi, conformément à l'annexe ci-après.

La ministre de l'Environnement

L'honorable Catherine McKenna

ANNEXE

Exigences en matière de renseignements

[Article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]

1. À l'égard de la substance 1-[bis(2-hydroxyéthyl)amino]propan-2-ol, numéro d'enregistrement 6712-98-7 du Chemical Abstracts Service, une nouvelle activité est :

a) l'utilisation de la substance dans la fabrication d'un des produits suivants :

(i) un produit de consommation visé par la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation*,

(ii) un produit de santé naturel au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les produits de santé naturels* ou toute autre drogue au sens de l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*,

(iii) un cosmétique au sens de l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*;

b) l'utilisation de la substance en une quantité supérieure à 10 kg au cours d'une année civile dans l'un des produits suivants :

(i) un produit de consommation visé par la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation*,

(ii) un produit de santé naturel au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les produits de santé naturels* ou toute autre drogue au sens de l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*,

(iii) un cosmétique au sens de l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*.

2. Despite item 1, the use of the substance as a research and development substance or as a site-limited intermediate substance, as these terms are defined in subsection 1(1) of the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*, or as an export only substance is not a significant new activity.

3. For each proposed significant new activity, the following information must be provided to the Minister of the Environment at least 90 days before the activity begins:

(a) a description of the significant new activity in relation to the substance;

(b) the anticipated annual quantity of the substance to be used;

(c) the following exposure information concerning the substance in relation to the significant new activity:

(i) whether it is anticipated to be used in products intended for use by or for children,

(ii) the anticipated degree of direct human exposure to the substance, including its concentration in the consumer product, cosmetic, natural health product or drug, as well as the duration, frequency and circumstances of exposure and the factors that may limit direct human exposure, and

(iii) historical and other likely uses;

(d) where the significant new activity could result in dermal exposure of the substance to the general population, the test data and a test report from a developmental and reproductive toxicity test conducted via the dermal route, in respect of the substance, according to one of the following:

(i) the methodology described in the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) Guidelines for the Testing of Chemicals, *Test No. 415: One-Generation Reproduction Toxicity Study*, that is current at the time the test data are developed,

(ii) the methodology described in the OECD Guidelines for the Testing of Chemicals, *Test No. 416: Two-Generation Reproduction Toxicity Study*, that is current at the time the test data are developed;

(e) all other information or test data in respect of the substance that are in the possession of the person intending to use the substance for the proposed significant new activity, or to which they have access, and that are relevant to determining whether the substance is toxic or capable of becoming toxic; and

(f) the name of every government department or government agency, either outside or within Canada, to which the person proposing the significant new activity

2. Malgré l'article 1, n'est pas une nouvelle activité l'utilisation de la substance en tant que substance destinée à la recherche et au développement ou en tant que substance intermédiaire limitée au site, au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*, ou en tant que substance destinée à l'exportation.

3. Pour chaque nouvelle activité proposée, les renseignements ci-après doivent être fournis au ministre de l'Environnement au moins 90 jours avant le début de la nouvelle activité proposée :

a) la description de la nouvelle activité mettant en cause la substance;

b) la quantité annuelle prévue de la substance devant être utilisée;

c) les renseignements suivants concernant la substance en relation avec la nouvelle activité :

(i) une indication selon laquelle la substance sera utilisée ou non dans des produits destinés aux enfants,

(ii) le degré prévu d'exposition directe du public à la substance, notamment sa concentration dans le produit de consommation, le cosmétique, le produit de santé naturel ou la drogue, ainsi que la durée et la fréquence d'exposition, les circonstances menant à l'exposition et les facteurs pouvant restreindre celle-ci,

(iii) l'historique de l'utilisation de la substance et ses autres utilisations probables;

d) dans le cas où la nouvelle activité pourrait entraîner une exposition par voie cutanée de la population à la substance, les données et les rapports découlant d'un essai sur la toxicité pour le développement et la reproduction effectué par voie cutanée, selon l'une des méthodes suivantes :

(i) la méthode décrite dans la ligne directrice de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) intitulée *Essai n° 415 : Étude de toxicité pour la reproduction sur une génération*, dans sa version à jour au moment de l'obtention des résultats d'essai,

(ii) la méthode décrite dans la ligne directrice de l'OCDE intitulée *Essai n° 416 : Étude de toxicité pour la reproduction sur deux générations*, dans sa version à jour au moment de l'obtention des résultats d'essai;

e) les autres renseignements et données d'essai à l'égard de la substance dont dispose la personne ayant l'intention d'utiliser la substance pour la nouvelle activité proposée, ou auxquels elle a accès, et qui sont utiles

has provided information regarding the use of the substance and, if known, the department's or agency's file number and, if any, the outcome of the department's or agency's assessment and the risk management actions in relation to the substance imposed by the department or agency.

4. The test data and the test reports referred to in section 3 must be developed in accordance with the practices described in the OECD Principles of Good Laboratory Practice set out in Annex II of the *Decision of the Council Concerning the Mutual Acceptance of Data in the Assessment of Chemicals*, adopted on May 12, 1981, by the OECD, using the Principles of Good Laboratory Practice that is current at the time the test data are developed.

5. The above-mentioned information will be assessed within 90 days after the day on which it is received by the Minister of the Environment.

Transitional provisions

6. Despite item 1, in relation to the substance 2-propanol, 1-[bis(2-hydroxyethyl)amino]-, Chemical Abstracts Service Registry No. 6712-98-7, in the period between the date of publication of the present notice and March 31, 2018, a significant new activity is

(a) the use of the substance in the manufacture of any of the following products in a quantity greater than 1 000 kg during this period:

(i) a consumer product to which the *Canada Consumer Product Safety Act* applies,

(ii) a natural health product, as defined in subsection 1(1) of the *Natural Health Products Regulations*, or any other drug, as defined in section 2 of the *Food and Drugs Act*, or

(iii) a cosmetic, as defined in section 2 of the *Food and Drugs Act*;

(b) the use of the substance in a quantity greater than 1 000 kg during this period in

(i) a consumer product to which the *Canada Consumer Product Safety Act* applies,

(ii) a natural health product, as defined in subsection 1(1) of the *Natural Health Products Regulations*, or any other drug, as defined in section 2 of the *Food and Drugs Act*, or

pour établir si la substance est effectivement ou potentiellement toxique;

f) le nom de tout ministère ou organisme gouvernemental, à l'étranger et au Canada, à qui la personne proposant la nouvelle activité a fourni des renseignements relatifs à l'utilisation de la substance, le numéro de dossier attribué par le ministère ou l'organisme, s'il est connu, et, le cas échéant, les résultats de l'évaluation du ministère ou de l'organisme et les mesures de gestion des risques imposées par l'un ou l'autre à l'égard de la substance.

4. Les données et les rapports d'essais visés à l'article 3 doivent être conformes aux pratiques de laboratoire énoncées dans les Principes de l'OCDE relatifs aux bonnes pratiques de laboratoire figurant à l'annexe II de la *Décision du Conseil relative à l'acceptation mutuelle des données pour l'évaluation des produits chimiques*, adoptée le 12 mai 1981 par l'OCDE, dans leur version à jour au moment de l'obtention des résultats d'essai.

5. Les renseignements susmentionnés seront évalués dans les 90 jours suivant leur réception par le ministre de l'Environnement.

Dispositions transitoires

6. Malgré l'article 1, à l'égard de la substance 1-[bis(2-hydroxyéthyl)amino]propan-2-ol, numéro d'enregistrement 6712-98-7 du Chemical Abstracts Service, pour la période comprise entre la date de publication du présent avis et le 31 mars 2018, une nouvelle activité est :

a) l'utilisation de la substance dans la fabrication de n'importe lequel des produits suivants, en une quantité supérieure à 1 000 kg, au cours de cette période :

(i) un produit de consommation visé par la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation*,

(ii) un produit de santé naturel au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les produits de santé naturels* ou toute autre drogue au sens de l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*,

(iii) un cosmétique au sens de l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*;

b) l'utilisation de la substance dans l'un des produits suivants, en une quantité supérieure à 1 000 kg, au cours de cette période :

(i) un produit de consommation visé par la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation*,

(iii) a cosmetic, as defined in section 2 of the *Food and Drugs Act*.

(ii) un produit de santé naturel au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les produits de santé naturels* ou toute autre drogue au sens de l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*,

(iii) un cosmétique au sens de l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*.

7. For greater certainty, in respect of calendar year 2018, the quantity of the substance referred to in section 1 does not include any quantity of the substance that is used before March 31 of that calendar year.

7. Il est entendu que, en ce qui concerne l'année civile 2018, la quantité visée à l'article 1 n'inclut pas la quantité de la substance utilisée avant le 31 mars de cette même année.

EXPLANATORY NOTE

(This explanatory note is not part of the Significant New Activity Notice.)

Description

A Significant New Activity Notice is a legal instrument adopted by the Minister of the Environment pursuant to section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA) to apply the Significant New Activity (SNAc) provisions of that Act to 2-propanol, 1-[bis(2-hydroxyethyl)amino]-, Chemical Abstracts Service Registry No. 6712-98-7. The Notice is now in force. It is therefore mandatory to meet all the requirements of the Notice should a person intend to use the substance for a significant new activity as defined in the Notice.¹

A Significant New Activity Notice does not constitute an endorsement from the Department of the Environment or the Government of Canada of the substance to which it relates, or an exemption from any other laws or regulations that are in force in Canada and that may apply to this substance or activities involving the substance.

Applicability of the Significant New Activity Notice

The Notice requires that any person (individual or corporation) engaging in a significant new activity in relation to 2-propanol, 1-[bis(2-hydroxyethyl)amino]-, Chemical Abstracts Service Registry No. 6712-98-7, submit a Significant New Activity Notification (SNAN) containing all of the information prescribed in the Notice at least 90 days prior to using the substance for the significant new activity.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note explicative ne fait pas partie de l'avis de nouvelle activité.)

Description

Un avis de nouvelle activité est un document juridique adopté par la ministre de l'Environnement en vertu de l'article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE] pour appliquer les dispositions relatives aux nouvelles activités (NAc) de cette loi à la substance 1-[bis(2-hydroxyéthyl)amino]propan-2-ol, numéro d'enregistrement 6712-98-7 du Chemical Abstracts Service. L'avis est maintenant en vigueur. Toute personne qui souhaite utiliser la substance dans une nouvelle activité décrite dans l'avis a l'obligation de se conformer à toutes les exigences de celui-ci¹.

Un avis de nouvelle activité ne constitue ni une approbation du ministère de l'Environnement ou du gouvernement du Canada à l'égard de la substance à laquelle il est associé, ni une exemption à l'application de toute autre loi ou de tout autre règlement en vigueur au Canada pouvant également s'appliquer à la substance ou à des activités l'impliquant.

Applicabilité de l'avis de nouvelle activité

L'avis oblige toute personne (physique ou morale) qui s'engage dans une nouvelle activité mettant en cause la substance 1-[bis(2-hydroxyéthyl)amino]propan-2-ol, numéro d'enregistrement 6712-98-7 du Chemical Abstracts Service, à soumettre une déclaration de nouvelle activité contenant toutes les informations prévues à l'avis au moins 90 jours avant d'utiliser la substance pour la nouvelle activité.

¹ The Policy on the Use of Significant New Activity Provisions of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* is available at <http://www.ec.gc.ca/ese-ees/default.asp?lang=En&n=5CA18D66-1>.

¹ La Politique sur l'application des dispositions relatives aux nouvelles activités de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* est disponible à l'adresse suivante : <http://www.ec.gc.ca/ese-ees/default.asp?lang=Fr&n=5CA18D66-1>.

In order to address human health concerns, the Notice targets the use of the substance in consumer products to which the *Canada Consumer Product Safety Act* (CCPSA)² applies, in natural health products as defined in subsection 1(1) of the *Natural Health Products Regulations*³ or any other drug as defined in the *Food and Drugs Act*, and in cosmetics as defined in section 2 of the *Food and Drugs Act*.⁴ A notification is required for the manufacture of such products with the substance.

For any other activity related to any of these products, notification is required when, during a calendar year, the total quantity of the substance in the product is greater than 10 kg. For example, notification is required if a person plans to use a consumer product (e.g. paint) where there is more than 10 kg of the substance involved in a calendar year. Examples of products of concern include, but are not limited to, do-it-yourself products such as paints, coatings, adhesives, sealants, and epoxies. The substance is not known to be currently used in consumer products, in natural health products, in drugs or in cosmetics in Canada.

Activities not subject to the Notice

Activities involving the use of the substance as a research and development substance, a site-limited intermediate or an export-only substance are excluded from the Notice. The terms “research and development substance” and “site-limited intermediate substance” are defined in subsection 1(1) of the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*.⁵ An export-only substance is a substance that is manufactured in or imported into Canada and destined solely for foreign markets.

This Notice does not apply to products to which the CCPSA does not apply (see Annex A for the CCPSA definition of “consumer product” and exemptions), with the exception of natural health products within the meaning of subsection 1(1) of the *Natural Health Products Regulations*, and

Afin de répondre aux préoccupations en matière de santé humaine, l’avis vise l’utilisation de la substance dans les produits de consommation auxquels la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation* (LCSPC)² s’applique, dans les produits de santé naturels au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les produits de santé naturels*³ et dans des drogues et des cosmétiques, au sens de l’article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*⁴. Une déclaration de nouvelle activité est requise pour toute activité mettant en cause la fabrication de tels produits avec la substance.

Pour toute autre activité en lien avec l’un de ces produits, une déclaration est requise lorsque, au cours d’une année civile, le produit en cause dans l’activité contient une quantité totale de la substance supérieure à 10 kg. Par exemple, une déclaration serait requise si une personne a l’intention d’utiliser un produit de consommation (par exemple de la peinture) alors que plus de 10 kg de la substance sont mis en cause au cours d’une année civile. Les produits visés incluraient, par exemple, mais sans toutefois s’y limiter, les produits de bricolage comme la peinture, les produits de revêtement, les produits adhésifs, les scellants, et les adhésifs époxydes. L’utilisation de la substance dans les produits de consommation, les produits de santé naturels, les drogues ou les cosmétiques n’est actuellement pas recensée au Canada.

Activités non assujetties à l’avis de nouvelle activité

Les activités mettant en cause la substance à titre de substance destinée à la recherche et au développement, à titre de substance intermédiaire limitée au site, ou à titre de substance destinée à l’exportation ne sont pas visées par l’avis. Le sens des expressions « destinée à la recherche et au développement » et « intermédiaire limitée au site » est défini au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*.⁵ Une substance destinée à l’exportation est une substance fabriquée ou importée au Canada qui est destinée uniquement aux marchés étrangers.

Cet avis ne s’applique pas à l’utilisation de la substance dans les produits de consommation auxquels la LCSPC ne s’applique pas (voir l’annexe A pour la définition de « produit de consommation » et les exemptions selon la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de*

² The full text of the *Canada Consumer Product Safety Act* is available at <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/C-1.68/FullText.html>.

³ The full text of the *Natural Health Products Regulations* is available at <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2003-196/>.

⁴ The full text of the *Food and Drugs Act* is available at <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/f-27/FullText.html>.

⁵ The full text of the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)* is available at <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2005-247/FullText.html>.

² On peut consulter le texte intégral de la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation* à l’adresse suivante : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-1.68/>.

³ Le *Règlement sur les produits de santé naturels* se trouve à l’adresse suivante : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2003-196/>.

⁴ On peut consulter le texte intégral de la *Loi sur les aliments et drogues* à l’adresse suivante : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/F-27/TexteCompleet.html>.

⁵ Le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)* se trouve à l’adresse suivante : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2005-247/TexteCompleet.html>.

other drugs and cosmetics within the meaning of section 2 of the *Food and Drugs Act*. It also does not apply to uses of the substance that are regulated under the acts of Parliament listed in Schedule 2 of CEPA, including the *Pest Control Products Act*, the *Fertilizers Act* and the *Feeds Act*. The Notice also does not apply to transient reaction intermediates, impurities, contaminants, partially unreacted materials, or in some circumstances to items such as, but not limited to, wastes, mixtures, or manufactured items. However, it should be noted that individual components of a mixture may be subject to notification under the SNAc provisions of CEPA. See subsection 81(6) and section 3 of CEPA, and section 3 of the *Guidelines for the Notification and Testing of New Substances: Chemicals and Polymers* for additional information.⁶

Information to be submitted

The Notice sets out the information that must be provided to the Minister 90 days before the day on which the substance 2-propanol, 1-[bis(2-hydroxyethyl)amino]-, Chemical Abstracts Service Registry No. 6712-98-7, is used for a significant new activity. The Department of the Environment and the Department of Health will use the information submitted in the SNAN to conduct human health and environmental assessments within 90 days after the complete information is received.

The assessment of the substance identified concerns associated with potential activities and human chronic exposure resulting in systemic and developmental toxicity to the consumer. The Significant New Activity Notice is issued to obtain information to ensure that the substance will undergo further assessment before significant new activities are undertaken.

The information requirements in the Notice relate to general information in respect of the substance, details surrounding its use, exposure information, and developmental and reproductive toxicity data in respect of the substance. Some of the information requirements reference the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*.⁷

consommation), à l'exception des produits de santé naturels au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les produits de santé naturels*, et des drogues et des cosmétiques au sens de l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*. L'avis ne s'applique pas non plus aux utilisations de la substance qui sont réglementées sous le régime des lois fédérales figurant à l'annexe 2 de la LCPE, telles que, par exemple, la *Loi sur les produits antiparasitaires*, la *Loi sur les engrais* et la *Loi relative aux aliments du bétail*. L'avis ne s'applique pas non plus aux intermédiaires de réaction non isolés, aux impuretés, aux contaminants, aux matières ayant subi une réaction partielle et, dans certains cas, à des éléments tels que, sans toutefois s'y limiter, des déchets, des mélanges ou des articles manufacturés. Toutefois, il convient de noter que les composants individuels d'un mélange pourraient devoir être déclarés en vertu des dispositions relatives aux nouvelles activités de la LCPE. Pour en savoir plus, consulter le paragraphe 81(6) et l'article 3 de la LCPE ainsi que la section 3 des *Directives pour la déclaration et les essais de substances nouvelles : substances chimiques et polymères*.⁶

Renseignements à soumettre

L'avis indique les renseignements qui doivent être transmis à la ministre 90 jours avant la date à laquelle la substance 1-[bis(2-hydroxyéthyl)amino]propan-2-ol, numéro d'enregistrement 6712-98-7 du Chemical Abstracts Service est utilisée en vue d'une nouvelle activité. Le ministère de l'Environnement et le ministère de la Santé utiliseront les renseignements fournis dans la déclaration de nouvelle activité pour mener une évaluation des risques pour la santé humaine et l'environnement dans les 90 jours suivant la réception des renseignements complets.

L'évaluation de la substance a permis d'identifier des préoccupations liées aux activités potentielles et à l'exposition chronique humaines, ce qui a pour conséquence une toxicité systémique et développementale pour le consommateur. L'avis de nouvelle activité est publié pour obtenir des renseignements qui permettront de procéder à une évaluation plus poussée de la substance avant que ces nouvelles activités soient entreprises.

Les exigences en matière de renseignements dans le présent avis se rapportent principalement à des informations générales sur la substance, à des détails concernant son utilisation, à des renseignements relatifs à l'exposition, et à des renseignements sur la substance concernant sa toxicité pour le développement et la reproduction. Certaines de ces exigences en matière de renseignements font

⁶ The *Guidelines for the Notification and Testing of New Substances: Chemicals and Polymers* are available at <http://publications.gc.ca/site/eng/280464/publication.html>.

⁷ The *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)* are available at <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2005-247/FullText.html>.

⁶ Les *Directives pour la déclaration et les essais de substances nouvelles : substances chimiques et polymères* se trouvent à l'adresse suivante : <http://publications.gc.ca/site/fra/280466/publication.html>.

Additional guidance on preparing a SNAN can be found in section 1.3 of the *Guidelines for the Notification and Testing of New Substances: Chemicals and Polymers*.⁸

Transitional provision

A transitional provision is included in the Notice to facilitate compliance by persons who may already have imported or manufactured up to 1 000 kg of the substance and started activities with it. The notice comes into force immediately. However, if the substance is used to manufacture any consumer products, natural health products, drugs or cosmetics, a threshold of 1 000 kg applies for the period between the publication of the Notice and March 31, 2018. On April 1, 2018, the threshold for this significant new activity will be lowered to 0 kg per calendar year for the manufacture of the above-mentioned products and 10 kg per calendar year for any other activity.

Compliance

When assessing whether or not a substance is subject to SNAC provisions,⁹ a person is expected to make use of information in their possession or to which they ought to have access. The phrase “to which they ought to have access” means information in any of the notifier’s offices worldwide or other locations where the notifier can reasonably have access to the information. For example, manufacturers are expected to have access to their formulations, while importers or users of a substance, mixture, or product are expected to have access to import records, usage information and the relevant Safety Data Sheets (SDSs).¹⁰

référence au *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*.⁷

Des indications supplémentaires sur la préparation d’une déclaration de nouvelle activité figurent à l’article 1.3 des *Directives pour la déclaration et les essais de substances nouvelles : substances chimiques et polymères*.⁸

Disposition transitoire

Une disposition transitoire a été prévue au présent avis de nouvelle activité afin de faciliter la conformité des personnes ayant déjà importé ou fabriqué la substance en une quantité n’excédant pas 1 000 kg et ayant déjà commencé des activités avec la substance. Le présent avis de nouvelle activité entre en vigueur immédiatement. Cependant, si la substance est utilisée pour fabriquer des produits de consommation, des produits de santé naturels, des drogues ou des cosmétiques, une quantité-seuil de 1 000 kg s’appliquera pour la période comprise entre le jour de publication de l’avis et le 31 mars 2018. Cette quantité-seuil définissant la nouvelle activité sera abaissée à 0 kg par année civile pour la fabrication des produits susmentionnés et à 10 kg par année civile pour toute autre activité le 1^{er} avril 2018.

Conformité

Au moment de déterminer si une substance est assujettie aux dispositions relatives aux nouvelles activités⁹, on s’attend à ce qu’une personne utilise les renseignements dont elle dispose ou auxquels elle devrait avoir accès. L’expression « auxquels elle devrait avoir accès » désigne les renseignements qui se trouvent dans n’importe quel bureau du déclarant dans le monde ou à d’autres endroits où le déclarant peut raisonnablement y avoir accès. Par exemple, on s’attend à ce que les fabricants aient accès aux renseignements sur leurs formulations, tandis que les importateurs ou les utilisateurs d’une substance, d’un mélange ou d’un produit devraient avoir accès aux documents d’importation, aux données sur l’utilisation et aux fiches de données de sécurité (FDS)¹⁰ pertinentes.

⁸ The *Guidelines for the Notification and Testing of New Substances: Chemicals and Polymers* are available at <http://publications.gc.ca/site/eng/280464/publication.html>.

⁹ A comprehensive listing of substances that are subject to SNAC provisions is available at <http://www.ec.gc.ca/subsouvelles-newsoubs/default.asp?lang=En&n=0F76206A-1>.

¹⁰ Formerly “Material Safety Data Sheets” (MSDSs). Please refer to the *Regulations Amending the New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)* and the *Export of Substances on the Export Control List Regulations* for reference to this amendment, at <http://gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2015/2015-02-11/html/sor-dors19-eng.php>.

⁷ Le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)* se trouve à l’adresse suivante : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2005-247/TexteComplet.html>.

⁸ Les *Directives pour la déclaration et les essais de substances nouvelles : substances chimiques et polymères* se trouvent à l’adresse suivante : <http://publications.gc.ca/site/fra/280466/publication.html>.

⁹ La liste complète des substances qui sont visées par les dispositions relatives aux nouvelles activités se trouve à l’adresse suivante : <http://www.ec.gc.ca/subsouvelles-newsoubs/default.asp?lang=Fr&n=0F76206A-1>.

¹⁰ Anciennement appelées « fiches signalétiques » (FS). Veuillez consulter le *Règlement modifiant le Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)* et le *Règlement sur l’exportation des substances figurant à la Liste des substances d’exportation contrôlée* pour trouver la référence à la modification, à l’adresse suivante : <http://gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2015/2015-02-11/html/sor-dors19-fra.php>.

Although an SDS is an important source of information on the composition of a purchased product, it should be noted that the goal of the SDS is to protect the health of workers in the workplace from specific hazards of chemical products. Therefore, an SDS may not list all product ingredients that may be subject to a SNAC notice due to human health or environmental concerns. Any person requiring more detailed information on product composition is encouraged to contact their supplier.

If any information becomes available that reasonably supports the conclusion that the substance 2-propanol, 1-[bis(2-hydroxyethyl)amino]-, Chemical Abstracts Service Registry No. 6712-98-7, is toxic or capable of becoming toxic, the person who is in possession of the information and is involved in activities with the substance is obligated, under section 70 of CEPA, to provide that information to the Minister without delay.

A company can submit a SNAN on behalf of its clients. For example, in cases where a person takes possession or control of a substance from another person, they may not be required to submit a SNAN, under certain conditions, if their activities were covered by an original SNAN submitted by the person from whom they obtained the substance. The Substances Management Advisory Note “Clarification in relation to the submission of Significant New Activity Notifications in application of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*” provides more detail on this subject.¹¹

Under section 86 of CEPA, any person who transfers the physical possession or control of a substance subject to a SNAC notice shall notify all persons to whom the physical possession or control is transferred of the obligation to comply with the notice, including the obligation to notify the Minister of any significant new activity and to provide all the required information outlined above.

A pre-notification consultation (PNC) is recommended for notifiers who wish to consult with the program during the planning or preparation of their SNAN to discuss any questions or concerns they have about the prescribed information and test plans.

Where a person has questions concerning their obligations to comply with a notice, believes they may be out of compliance, or would like to request a PNC, they are encouraged to discuss their particular circumstances with

Bien que la FDS soit une source importante d'information sur la composition d'un produit acheté, il est nécessaire de noter que l'objectif de la FDS est de protéger la santé des employés en milieu de travail des risques spécifiques des produits chimiques. Par conséquent, il est possible qu'une FDS ne répertorie pas tous les ingrédients d'un produit qui peuvent faire l'objet d'un avis de nouvelle activité en raison de préoccupations pour la santé humaine ou l'environnement. Toute personne souhaitant obtenir de plus amples renseignements en lien avec la composition d'un produit est invitée à communiquer avec son fournisseur.

Si des renseignements sont disponibles pour appuyer raisonnablement la conclusion que la substance (1-[bis(2-hydroxyéthyl)amino]propan-2-ol, numéro d'enregistrement 6712-98-7 du Chemical Abstracts Service, est toxique ou qu'elle peut le devenir, la personne qui possède ces renseignements, ou qui en a connaissance, et qui participe à des activités mettant en cause la substance est tenue, en vertu de l'article 70 de la LCPE, de communiquer ces renseignements sans délai à la ministre.

Une entreprise peut soumettre une déclaration de nouvelle activité au nom de ses clients. Par exemple, dans le cas où une personne prend la possession ou le contrôle d'une substance provenant d'une autre personne, elle peut ne pas être tenue de soumettre une déclaration de nouvelle activité, sous certaines conditions, si ses activités faisaient l'objet de la déclaration d'origine produite par le fournisseur lui ayant transféré la substance. La note d'avis de la gestion des substances, « Clarification relativement à la déclaration de nouvelle activité en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* », fournit plus de détails à ce sujet¹¹.

En vertu de l'article 86 de la LCPE, toute personne qui transfère la possession matérielle ou le contrôle d'une substance visée par un avis de nouvelle activité doit aviser toutes les personnes à qui sont transférés la possession ou le contrôle de l'obligation qu'elles ont de se conformer à cet avis, notamment de l'obligation d'aviser la ministre de toute nouvelle activité et de fournir l'information prescrite ci-dessus.

Une consultation avant déclaration est recommandée pour les déclarants qui souhaitent consulter le programme au cours de la planification ou de la préparation de leur déclaration de nouvelle activité pour discuter des questions ou des préoccupations qu'ils ont au sujet de l'information prescrite requise ou de la planification des essais.

Si une personne a des questions concernant ses obligations de se conformer aux dispositions d'un avis, si elle pense qu'elle est en situation de non-conformité ou si elle veut demander une consultation avant déclaration, on

¹¹ The advisory note “Clarification in relation to the submission of Significant New Activity Notifications in application of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*” is available at <http://www.ec.gc.ca/subsouvelles-news/subs/default.asp?lang=En&n=CC526AE6-1>.

¹¹ La note d'avis « Clarification relativement à la déclaration de nouvelle activité en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* » se trouve à l'adresse suivante : <http://ec.gc.ca/subsouvelles-news/subs/default.asp?lang=Fr&n=CC526AE6-1>.

the program by contacting the Substances Management Information Line.¹²

CEPA is enforced in accordance with the publicly available Compliance and Enforcement Policy for the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.¹³ In instances of non-compliance, consideration is given to factors such as the nature of the alleged violation, potential harm, intent, and history of compliance.

ANNEX A

Consumer product definition in the *Canada Consumer Product Safety Act*¹⁴

In section 2 of the *Canada Consumer Product Safety Act* (CCPSA), “consumer product” means a product, including its components, parts or accessories, that may reasonably be expected to be obtained by an individual to be used for non-commercial purposes, including for domestic, recreational and sports purposes, and includes its packaging. Section 4 of the CCPSA describes the application of the Act as follows:

Consumer products

4. (1) This Act applies to consumer products with the exception of those listed in Schedule 1.

Tobacco products

(2) This Act applies to tobacco products as defined in section 2 of the *Tobacco Act* but only in respect of their ignition propensity.

Natural health products

(3) For greater certainty, this Act does not apply to natural health products as defined in subsection 1(1) of the *Natural Health Products Regulations* made under the *Food and Drugs Act*.

¹² The Substances Management Information Line can be contacted at eccc.substances.eccc@canada.ca (email), 1-800-567-1999 (toll-free in Canada), and 819-938-3232 (outside of Canada).

¹³ The Compliance and Enforcement Policy for the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* is available at <https://www.ec.gc.ca/alef-ewe/default.asp?lang=en&n=AF0C5063-1>.

¹⁴ This annex is provided for information purposes only. In the event of a discrepancy between this document and the *Canadian Consumer Product Safety Act*, the *Canadian Consumer Product Safety Act* shall prevail.

l’invite à discuter de sa situation particulière en communiquant avec la Ligne d’information de la gestion des substances¹².

La LCPE est appliquée conformément à la Politique d’observation et d’application de la *Loi canadienne sur la protection de l’environnement (1999)*¹³, laquelle est accessible au public. En cas de non-conformité, on tient compte de facteurs comme la nature de l’infraction présumée, le préjudice potentiel, l’intention et l’historique de conformité.

ANNEXE A

Définition de produit de consommation dans la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation*¹⁴

À l’article 2 de la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation*, un « produit de consommation » est défini comme étant un produit — y compris tout composant, partie ou accessoire de celui-ci — dont on peut raisonnablement s’attendre à ce qu’un individu l’obtienne en vue d’une utilisation à des fins non commerciales, notamment à des fins domestiques, récréatives ou sportives. Est assimilé à un tel produit son emballage. L’article 4 de la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation* décrit l’application de la Loi comme suit :

Produits de consommation

4. (1) La présente loi s’applique aux produits de consommation à l’exclusion de ceux figurant à l’annexe 1.

Produits du tabac

(2) La présente loi ne s’applique aux produits du tabac au sens de l’article 2 de la *Loi sur le tabac* qu’en ce qui a trait à leur potentiel incendiaire.

Produits de santé naturels

(3) Il est entendu que la présente loi ne s’applique pas aux produits de santé naturels au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les produits de santé naturels* pris en vertu de la *Loi sur les aliments et drogues*.

¹² On peut communiquer avec la Ligne d’information de la gestion des substances par courriel au eccc.substances.eccc@canada.ca, ou par téléphone au 1-800-567-1999 (sans frais au Canada) et au 819-938-3232 (à l’extérieur du Canada).

¹³ La Politique d’observation et d’application de la *Loi canadienne sur la protection de l’environnement (1999)* se trouve à l’adresse suivante : <https://www.ec.gc.ca/alef-ewe/default.asp?lang=Fr&n=AF0C5063-1>.

¹⁴ Cette annexe est fournie à titre d’information seulement. En cas de divergence entre ce document et la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation*, cette dernière prévaudra.

Schedule 1 of the *Canada Consumer Product Safety Act* (subsection 4(1) and paragraph 37(1)(c))

1. Explosives within the meaning of section 2 of the *Explosives Act*.
2. Cosmetics within the meaning of section 2 of the *Food and Drugs Act*.
3. Devices within the meaning of section 2 of the *Food and Drugs Act*.
4. Drugs within the meaning of section 2 of the *Food and Drugs Act*.
5. Food within the meaning of section 2 of the *Food and Drugs Act*.
6. Pest control products within the meaning of subsection 2(1) of the *Pest Control Products Act*.
7. Vehicles within the meaning of section 2 of the *Motor Vehicle Safety Act* and a part of a vehicle that is integral to it — as it is assembled or altered before its sale to the first retail purchaser — including a part of a vehicle that replaces or alters such a part.
8. Feeds within the meaning of section 2 of the *Feeds Act*.
9. Fertilizers within the meaning of section 2 of the *Fertilizers Act*.
10. Vessels within the meaning of section 2 of the *Canada Shipping Act, 2001*.
11. Firearms within the meaning of section 2 of the *Criminal Code*.
12. Ammunition within the meaning of subsection 84(1) of the *Criminal Code*.
13. Cartridge magazines within the meaning of subsection 84(1) of the *Criminal Code*.
14. Cross-bows within the meaning of subsection 84(1) of the *Criminal Code*.
15. Prohibited devices within the meaning of paragraphs (a) to (d) of the definition “prohibited device” in subsection 84(1) of the *Criminal Code*.
16. Plants within the meaning of section 3 of the *Plant Protection Act*, except for Jequirity beans (*abrus precatorius*).
17. Seeds within the meaning of section 2 of the *Seeds Act*, except for Jequirity beans (*abrus precatorius*).
18. Controlled substances within the meaning of subsection 2(1) of the *Controlled Drugs and Substances Act*.
19. Aeronautical products within the meaning of subsection 3(1) of the *Aeronautics Act*.
20. Animals within the meaning of subsection 2(1) of the *Health of Animals Act*.

Annexe 1 de la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation*, paragraphe 4(1) et alinéa 37(1)c)

1. Explosifs au sens de l'article 2 de la *Loi sur les explosifs*.
2. Cosmétiques au sens de l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*.
3. Instruments au sens de l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*.
4. Drogues au sens de l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*.
5. Aliments au sens de l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*.
6. Produits antiparasitaires au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les produits antiparasitaires*.
7. Véhicules au sens de l'article 2 de la *Loi sur la sécurité automobile* et toute pièce en faisant partie intégrante dans l'état où il est assemblé ou modifié avant sa vente au premier usager, y compris la pièce qui la remplace ou la modifie.
8. Aliments pour animaux au sens de l'article 2 de la *Loi relative aux aliments du bétail*.
9. Engrais au sens de l'article 2 de la *Loi sur les engrais*.
10. Bâtiments au sens de l'article 2 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.
11. Armes à feu au sens de l'article 2 du *Code criminel*.
12. Munitions au sens du paragraphe 84(1) du *Code criminel*.
13. Chargeurs au sens du paragraphe 84(1) du *Code criminel*.
14. Arbalètes au sens du paragraphe 84(1) du *Code criminel*.
15. Dispositifs prohibés au sens des alinéas a) à d) de la définition de ce terme au paragraphe 84(1) du *Code criminel*.
16. Végétaux au sens de l'article 3 de la *Loi sur la protection des végétaux*, à l'exception des graines de jequirity (*abrus precatorius*).
17. Semences au sens de l'article 2 de la *Loi sur les semences*, à l'exception des graines de jequirity (*abrus precatorius*).
18. Substances désignées au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi réglementant certaines drogues et autres substances*.
19. Produits aéronautiques au sens du paragraphe 3(1) de la *Loi sur l'aéronautique*.
20. Animaux au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur la santé des animaux*.

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT**DEPARTMENT OF HEALTH****CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999**

Publication after screening assessment of seven ethylene glycol ether substances specified on the Domestic Substances List (paragraphs 68(b) and 68(c) or subsection 77(1) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)

Whereas six of the seven ethylene glycol ether substances identified in the annex below are on the *Domestic Substances List* identified under subsection 73(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas a summary of the draft screening assessment conducted on monoglyme pursuant to paragraphs 68(b) and (c) and pursuant to section 74 of the Act for the remaining six substances is annexed hereby;

And whereas it is proposed to conclude that these seven substances do not meet any of the criteria set out in section 64 of the Act,

Notice therefore is hereby given that the Minister of the Environment and the Minister of Health (the ministers) propose to take no further action on these seven substances at this time.

Notice is further given that options are being considered for follow-up activities to track changes in human exposure to monoglyme.

Public comment period

Any person may, within 60 days after publication of this notice, file with the Minister of the Environment written comments on the measure the ministers propose to take and on the scientific considerations on the basis of which the measure is proposed. More information regarding the scientific considerations may be obtained from the Government of Canada's Chemical Substances website (www.chemicalsubstances.gc.ca). All comments must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be sent to the Executive Director, Program Development and Engagement Division, Department of the Environment, Gatineau, Quebec K1A 0H3, by fax to 819-938-5212, or by email to eccc.substances.eccc@canada.ca.

In accordance with section 313 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, any person who provides information in response to this notice may submit with

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

Publication après évaluation préalable de sept oxydes d'éthane-1,2-diol inscrits sur la Liste intérieure (alinéas 68b) et 68c) ou paragraphe 77(1) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]

Attendu que six des sept oxydes d'éthane-1,2-diol identifiés à l'annexe ci-dessous sont des substances inscrites sur la *Liste intérieure* qui satisfont aux critères du paragraphe 73(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu qu'un résumé de l'ébauche d'évaluation préalable effectuée sur le 1,2-diméthoxyéthane en application des alinéas 68b) et 68c) et en application de l'article 74 de la Loi pour les six autres substances est ci-annexé;

Attendu qu'il est proposé de conclure que ces sept substances ne satisfont à aucun des critères de l'article 64 de la Loi,

Avis est par les présentes donné que le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé (les ministres) proposent de ne rien faire pour le moment à l'égard de ces sept substances.

Avis est aussi donné que des options seront considérées afin de faire le suivi des changements dans l'exposition humaine au 1,2-diméthoxyéthane.

Délai pour recevoir les commentaires du public

Dans les 60 jours suivant la publication du présent avis, quiconque le souhaite peut soumettre par écrit à la ministre de l'Environnement ses commentaires sur la mesure que les ministres se proposent de prendre et sur les considérations scientifiques la justifiant. Des précisions sur les considérations scientifiques peuvent être obtenues à partir du site Web du gouvernement du Canada portant sur les substances chimiques (www.substanceschimiques.gc.ca). Tous les commentaires doivent mentionner la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis, et être envoyés au Directeur exécutif, Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes, Ministère de l'Environnement, Gatineau (Québec) K1A 0H3, par télécopieur au 819-938-5212 et par courriel à eccc.substances.eccc@canada.ca.

Conformément à l'article 313 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, quiconque fournit des renseignements en réponse au présent avis peut en même

the information a request that it be treated as confidential.

Jacqueline Gonçalves

Director General
Science and Risk Assessment Directorate

On behalf of the Minister of the Environment

David Morin

Director General
Safe Environments Directorate

On behalf of the Minister of Health

temps demander que ceux-ci soient considérés comme confidentiels.

La directrice générale
Direction des sciences et de l'évaluation des risques
Jacqueline Gonçalves

Au nom de la ministre de l'Environnement

Le directeur général
Direction de la sécurité des milieux
David Morin

Au nom de la ministre de la Santé

ANNEX

Summary of the draft screening assessment of seven ethylene glycol ethers

Pursuant to section 68 or 74 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA), the Minister of Environment and the Minister of Health have conducted a screening assessment of seven substances referred to herein as the Ethylene Glycol Ethers Group. The substances in this group were identified as priorities for assessment, as they met the categorization criteria under subsection 73(1) of CEPA. The Chemical Abstracts Service Registry Numbers (CAS RN¹), the *Domestic Substances List* (DSL) names, the common names and acronyms of the substances are listed in the table below.

Substances in the Ethylene Glycol Ethers Group

CAS RN	DSL name	Common name	Acronym
111-46-6	Ethanol, 2,2'-oxybis-	Diethylene glycol	DEG
112-27-6	Ethanol, 2,2'-[1,2-ethanediylbis(oxy)]bis-	Triethylene glycol	TEG
112-60-7	Ethanol, 2,2'-[oxybis(2,1-ethanediyloxy)]bis-	Tetraethylene glycol	TTEG
111-90-0	Ethanol, 2-(2-ethoxyethoxy)-	Diethylene glycol monoethyl ether	DEGEE
112-07-2	Ethanol, 2-butoxy-, acetate	Ethylene glycol monobutyl ether acetate	EGBEA
112-34-5	Ethanol, 2-(2-butoxyethoxy)-	Diethylene glycol monobutyl ether	DEGBE
110-71-4 ^a	Ethane, 1,2-Dimethoxy-	Monoglyme or Ethylene glycol dimethyl ether	EGDME

¹ The Chemical Abstracts Service Registry Number (CAS RN) 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 of Canada 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.

^a This substance was not identified under subsection 73(1) of CEPA but was included in this screening assessment as it was considered a priority based on other human health concerns.

ANNEXE

Résumé de l'ébauche d'évaluation préalable de sept oxydes d'éthane-1,2-diol

En vertu des articles 68 ou 74 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE], la ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé ont procédé à une évaluation préalable de sept substances désignées ci-après sous le terme « groupe des oxydes d'éthane-1,2-diol ». Ces substances font partie de celles identifiées comme d'intérêt prioritaire pour une évaluation, car elles satisfont aux critères de catégorisation du paragraphe 73(1) de la LCPE. Dans le tableau ci-après figurent le numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service (NE CAS¹), le nom sur la *Liste intérieure* (LI), le nom commun et l'acronyme de ces substances.

¹ Le numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service (NE CAS) est la propriété de l'American Chemical Society et toute utilisation ou redistribution, sauf si elle sert à répondre aux besoins législatifs ou si elle est nécessaire pour les rapports au gouvernement du Canada lorsque des renseignements ou des rapports sont exigés par la loi ou une politique administrative, est interdite sans autorisation écrite préalable de l'American Chemical Society.

Substances du groupe des oxydes d'éthane-1,2-diol

NE CAS	Nom sur la LI	Nom(s) commun(s)	Acronyme
111-46-6	2,2'-Oxydiéthanol	3-Oxapentane-1,5-diol ou 2,2'-oxybiséthanol	DEG
112-27-6	2,2'-(Éthylènedioxy)diéthanol	3,6-Dioxaoctane-1,8-diol ou 2,2'-(éthane-1,2-dioxy)biséthanol	TEG
112-60-7	3,6,9-Trioxaundécane-1,11-diol	3,6,9-Trioxaundécane-1,11-diol	TTEG
111-90-0	2-(2-Éthoxyéthoxy)éthanol	3,6-Dioxaoctane-1-ol ou 2-(2-éthoxyéthoxy)éthanol	DEGEE
112-07-2	Acétate de 2-butoxyéthyle	Acétate de 2-butoxyéthyle	EGBEA
112-34-5	2-(2-Butoxyéthoxy)éthanol	3,6-Dioxadécane-1-ol ou 2-(2-butoxyéthoxy)éthanol	DEGBE
110-71-4 ^a	1,2-Diméthoxyéthane	1,2-Diméthoxyéthane	EGDME

Two other substances (the substances bearing CAS RNs 111-96-6 and 112-49-2) were identified as being part of the Ethylene Glycol Ethers Group on the two-year rolling risk assessment publication plan published in May 2016. These two substances were considered in the Ecological Risk Classification of organic substances and the Human Health Threshold of Toxicological Concern Science Approach and were identified as being of low concern to both health and the environment. Consequently, they are not further addressed in this report. Regulatory conclusions for these two substances will be provided in a future assessment publication that addresses a range of substances in this situation.

In Canada, substances in the Ethylene Glycol Ethers Group are used in a variety of applications, including cosmetics and non-prescription drugs, paint and coating products, and air fresheners, as well as in adhesives, batteries, and textiles.

All of the substances in this group are imported into Canada in quantities ranging from 100 to 10 000 000 kg/year. Four of the seven substances (TTEG, DEGEE, EGBEA, and DEGBE) in this group are manufactured in Canada in quantities ranging from 1 000 to 10 000 000 kg/year. In the United States, production volumes range from 10 000 000 to 450 000 000 kg/year for these substances.

The ecological risks of the seven substances in the Ethylene Glycol Ethers Group were characterized using the Ecological Risk Classification of organic substances (ERC). The ERC is a risk-based approach that employs multiple metrics for both hazard and exposure based on weighted consideration of multiple lines of evidence for determining risk classification. Hazard profiles are established based principally on metrics regarding mode of toxic action, chemical reactivity, food web-derived

Deux autres substances (les substances portant les NE CAS 111-96-6 et 112-49-2) ont été identifiées comme faisant partie du groupe des oxydes d'éthane-1,2-diol dans le cadre du Plan de publication continu de deux ans des évaluations des risques, publié en mai 2016. Ces deux substances ont été prises en compte lors de la Classification des risques écologiques des substances organiques et de l'Approche scientifique du seuil de préoccupation toxicologique pour la santé humaine. Elles ont été déclarées comme peu préoccupantes pour la santé humaine ou l'environnement. Elles ne seront donc plus prises en compte dans la présente évaluation. Les conclusions réglementaires pour ces deux substances seront données dans une publication future qui couvrira une gamme de substances dans cette situation.

Au Canada, les substances du groupe des oxydes d'éthane-1,2-diol sont utilisées dans une variété d'applications, notamment dans les produits cosmétiques et les médicaments en vente libre, les peintures et les revêtements et les assainisseurs d'air, ainsi que dans les adhésifs, les piles et les textiles.

Au Canada, toutes les substances de ce groupe sont importées en quantités allant de 100 à 10 000 000 kg/an. Quatre de ces sept substances (TTEG, DEGEE, EGBEA et DEGBE) sont produites au Canada en quantités allant de 1 000 à 10 000 000 kg/an. Aux États-Unis, les quantités produites de ces substances vont de 10 000 000 à 450 000 000 kg/an.

Les risques pour l'environnement posés par les sept substances du groupe des oxydes d'éthane-1,2-diol ont été caractérisés au moyen de la Classification des risques écologiques des substances organiques (CRE). La CRE est une approche basée sur les risques qui tient compte de plusieurs paramètres liés au danger et à l'exposition et basés sur une pondération de plusieurs éléments de preuve pour déterminer la classification du risque. Les profils de danger sont établis principalement en fonction

^a Cette substance n'a pas été identifiée en vertu du paragraphe 73(1) de la LCPE, mais elle est visée par la présente évaluation préalable, car elle est considérée comme d'intérêt prioritaire en raison d'autres préoccupations ayant trait à la santé humaine.

internal toxicity thresholds, bioavailability, and chemical and biological activity. Metrics considered in the exposure profiles include potential emission rate, overall persistence, and long-range transport potential. A risk matrix is used to assign a low, moderate or high level of potential concern for substances based on their hazard and exposure profiles. The ERC identified the seven substances in the Ethylene Glycol Ethers Group as having low potential to cause ecological harm.

Considering all available lines of evidence presented in this draft screening assessment, there is a low risk of harm to organisms and the broader integrity of the environment from the seven substances in the Ethylene Glycol Ethers Group. It is proposed to conclude that the seven substances in the Ethylene Glycol Ethers Group do not meet the criteria under paragraph 64(a) or (b) of CEPA, as they are not 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 that constitute or may constitute a danger to the environment on which life depends.

For the human health risk assessment, the seven substances in this group were separated into three subgroups: ethylene glycols (EGs), ethylene glycol ethers (EGEs), and glymes. Environmental media and food were not identified as significant sources of exposure to Canadians. For the EGs and EGEs, estimates of exposure were derived based on levels of substances in products used by consumers, such as cosmetics and non-prescription drugs, paint and coating products, and household cleaning products. For monoglyme, estimates of exposure were based on levels in indoor air and from use of air fresheners.

Systemic toxicity is observed at high dose levels in laboratory animals exposed to ethylene glycol ethers, with target organs being the liver and kidneys. For some of the substances (DEGEE, EGBEA, and DEGBE), hemolytic effects observed in laboratory animals at the doses tested are not of concern for humans, as humans are much less sensitive to these effects. For monoglyme, developmental toxicity is observed in laboratory animals at doses lower than those for the other ethylene glycol ether substances in this group, along with effects on testes, blood, thymus and adrenal glands. For all subgroups, based on the estimates of exposure for products used by consumers and critical effect levels identified from laboratory studies, margins of exposure are considered to be adequate to address uncertainties in the health effects and exposure databases.

des paramètres liés au mode d'action toxique, à la réactivité chimique, aux seuils de toxicité interne dérivés du réseau trophique, à la biodisponibilité et à l'activité chimique et biologique. Parmi les paramètres pris en compte pour les profils d'exposition, on retrouve la vitesse d'émission potentielle, la persistance globale et le potentiel de transport à grande distance. Une matrice de risques est utilisée pour assigner aux substances un potentiel de préoccupation faible, moyen ou élevé basé sur leurs profils de danger et d'exposition. La CRE a permis de déterminer que les sept substances du groupe des oxydes d'éthane-1,2-diol ont un faible potentiel d'effets nocifs sur l'environnement.

En tenant compte de tous les éléments de preuve disponibles avancés dans la présente ébauche d'évaluation préalable, il a été déterminé que les sept substances du groupe des oxydes d'éthane-1,2-diol posent un faible risque d'effets nocifs sur les organismes et l'intégrité globale de l'environnement. Il est proposé de conclure que les sept substances du groupe des oxydes d'éthane-1,2-diol ne satisfont à aucun des critères des alinéas 64a) ou 64b) de la LCPE, car ils ne pénètrent pas dans l'environnement en une quantité ou 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 à mettre en danger l'environnement essentiel pour la vie.

Pour l'évaluation des risques pour la santé humaine, les sept substances de ce groupe ont été séparées en trois sous-groupes : éthane-1,2-diols, oxydes d'éthane-1,2-diol et glymes. Il a été déterminé que les milieux environnementaux et les aliments ne représentent pas des sources importantes d'exposition pour les Canadiens. Pour les éthane-1,2-diols et les oxydes d'éthane-1,2-diols, les estimations d'exposition ont été faites en fonction des concentrations de ces substances dans des produits utilisés par les consommateurs, comme les produits cosmétiques et les médicaments en vente libre, les peintures et les revêtements et les nettoyants domestiques. Pour le 1,2-diméthoxyéthane, les estimations d'exposition sont basées sur les concentrations dans l'air intérieur et dans les assainisseurs d'air.

Une toxicité systémique a été observée chez des animaux de laboratoire exposés à de fortes doses d'oxydes d'éthane-1,2-diol, les organes cibles étant le foie et les reins. Pour certaines de ces substances (DEGEE, EGBEA et DEGBE), les effets hémolytiques observés chez des animaux de laboratoire aux doses testées ne sont pas préoccupants pour les humains, car les humains sont bien moins sensibles à de tels effets. Dans le cas du 1,2-diméthoxyéthane, une toxicité pour le développement a été observée chez des animaux de laboratoire à des doses inférieures à celles des autres substances du groupe des oxydes d'éthane-1,2-diol; des effets ont également été observés sur les testicules, le sang, le thymus et les glandes adrénales. Pour tous les sous-groupes, selon les estimations d'exposition à des produits utilisés par des

Based on the information presented in this draft screening assessment, it is proposed to conclude that the seven substances in the Ethylene Glycol Ethers Group do not meet the criteria under paragraph 64(c) of CEPA, as they are not entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health.

Proposed conclusion

It is proposed to conclude that the seven substances in the Ethylene Glycol Ethers Group do not meet any of the criteria set out in section 64 of CEPA.

Consideration for follow-up

While exposure of the general population to monoglyme is not of concern at current levels, this substance has a potential health effect of concern based on developmental toxicity. Therefore, there may be a concern for human health if exposures were to increase. Follow-up activities to track changes in exposure and/or commercial use patterns are under consideration.

Stakeholders are encouraged to provide, during the 60-day public comment period on the draft screening assessment, any information pertaining to the substance that may help inform the choice of follow-up activity. This could include information on new or planned import, manufacture or use of the substance, or information not previously submitted to the ministers.

The draft screening assessment for these substances is available on the Government of Canada's Chemical Substances website (www.chemicalsubstances.gc.ca).

[9-1-o]

DEPARTMENT OF HEALTH

HAZARDOUS MATERIALS INFORMATION REVIEW ACT

Decisions, undertakings and orders on claims for exemption

Pursuant to paragraph 18(1)(a) of the *Hazardous Materials Information Review Act*, the Chief Screening Officer hereby gives notice of the decisions of the screening

consommateurs et les niveaux d'effet critique identifiés lors d'études en laboratoire, il a été déterminé que les marges d'exposition sont adéquates pour tenir compte des incertitudes des bases de données sur l'exposition et les effets sur la santé.

Selon les renseignements énoncés dans la présente ébauche d'évaluation préalable, il est proposé de conclure que les sept substances du groupe des oxydes d'éthane-1,2-diol ne satisfont à aucun des critères de l'alinéa 64c) de la LCPE, car elles ne pénètrent pas dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaines.

Conclusion proposée

Il est proposé de conclure que les sept substances du groupe des oxydes d'éthane-1,2-diol ne satisfont à aucun des critères énoncés à l'article 64 de la LCPE.

Considérations aux fins de suivi

Bien que l'exposition de la population générale au 1,2-diméthoxyéthane ne soit pas une source d'inquiétude aux concentrations actuelles, cette substance est associée à des effets inquiétants sur la santé en raison de sa toxicité pour le développement. Par conséquent, cette substance pourrait devenir préoccupante pour la santé humaine si l'exposition à cette substance devait croître. Des mesures sont actuellement considérées pour faire le suivi des changements apportés aux tendances en matière d'exposition ou d'utilisation commerciale.

Les intervenants sont encouragés à fournir, pendant la période de commentaires du public de 60 jours sur l'ébauche d'évaluation préalable, toute information concernant la substance qui pourrait aider à choisir l'activité de suivi appropriée. Ceci peut inclure de l'information sur de nouvelles importations réelles ou planifiées, la fabrication ou l'utilisation de cette substance, ou toute information non préalablement soumise aux ministres.

L'ébauche d'évaluation préalable de ces substances est accessible sur le site Web du gouvernement du Canada portant sur les substances chimiques (www.substanceschimiques.gc.ca).

[9-1-o]

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

LOI SUR LE CONTRÔLE DES RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX MATIÈRES DANGEREUSES

Décisions, engagements et ordres rendus relativement aux demandes de dérogation

En vertu de l'alinéa 18(1)a) de la *Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses*, l'agente de contrôle en chef donne, par les présentes, avis

officer respecting each claim for exemption and the relevant material safety data sheet (MSDS) and (where applicable) the label listed below.

In accordance with section 20 of the *Hazardous Materials Information Review Act*, a claimant or any affected party, as defined, may appeal a decision or order of a screening officer. An affected party may also appeal an undertaking in respect of which a notice has been published in the *Canada Gazette*. To initiate the appeal process, a Statement of Appeal (Form 1) as prescribed by the *Hazardous Materials Information Review Act Appeal Board Procedures Regulations* must be completed and delivered, along with the fee prescribed by section 12 of the *Hazardous Materials Information Review Regulations*, within 45 days of the publication of this notice in the *Canada Gazette*, Part I, to the Chief Appeals Officer at the following address: Workplace Hazardous Materials Bureau, 269 Laurier Avenue West, 8th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0K9.

Julie Calendino

Chief Screening Officer

On February 11, 2015, the *Hazardous Products Act* (HPA) was amended, and the *Controlled Products Regulations* (CPR) and the Ingredient Disclosure List were repealed and replaced with the new *Hazardous Products Regulations* (HPR). The revised legislation (HPA/HPR) is referred to as WHMIS 2015 and the former legislation (HPA/CPR) is referred to as WHMIS 1988.

Transitional provisions allow compliance with either WHMIS 1988 or WHMIS 2015 for a specified period of time. All claims for exemption in this publication were filed and evaluated in accordance with the provisions of WHMIS 1988.

There were no written representations from affected parties with respect to any of the claims for exemption and related MSDSs or labels mentioned below.

Each of the claims for exemption listed in the table below was found to be valid except for those for Registry Numbers (RNs) 10011 and 10063, which were found to be partially valid. The screening officer reached this decision after reviewing the information in support of the claim, having regard exclusively to the criteria found in section 3 of the *Hazardous Materials Information Review Regulations*.

des décisions rendues par l'agente de contrôle au sujet de chaque demande de dérogation, de la fiche signalétique (FS) et de l'étiquette, le cas échéant, énumérées ci-dessous.

Conformément à l'article 20 de la *Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses*, un demandeur ou une partie touchée, telle qu'elle est définie, peut appeler d'une décision rendue ou d'un ordre donné par un agent de contrôle. Une partie touchée peut également appeler d'un engagement à l'égard duquel un avis a été publié dans la *Gazette du Canada*. Pour ce faire, il faut remplir une Déclaration d'appel (formule 1) prescrite par le *Règlement sur les procédures des commissions d'appel constituées en vertu de la Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux marchandises dangereuses* et la livrer, ainsi que les droits exigés par l'article 12 du *Règlement sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses*, dans les 45 jours suivant la date de publication du présent avis dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, à l'Agent d'appel en chef, à l'adresse suivante : Bureau des matières dangereuses utilisées au travail, 269, avenue Laurier Ouest, 8^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0K9.

L'agente de contrôle en chef

Julie Calendino

Le 11 février 2015, la *Loi sur les produits dangereux* (LPD) a été modifiée, et le *Règlement sur les produits contrôlés* (RPC) et la Liste de divulgation des ingrédients ont été abrogés et remplacés par le *Règlement sur les produits dangereux* (RPD). La loi révisée (LPD/RPD) est appelée SIMDUT 2015 et l'ancienne législation (LPD/RPC) est appelée SIMDUT 1988.

Les dispositions transitoires permettent la conformité avec soit le SIMDUT 1988, soit le SIMDUT 2015 pour une période de temps précise. Toutes les demandes de dérogation dans cette publication ont été déposées et évaluées conformément aux dispositions du SIMDUT 1988.

Les parties touchées n'ont présenté aucune observation à l'égard des demandes de dérogation énumérées ci-dessous, ni aux FS ou aux étiquettes s'y rapportant.

Chacune des demandes de dérogation présentées dans le tableau ci-dessous a été jugée fondée à l'exception de celles pour les numéros d'enregistrement (NE) 10011 et 10063, qui ont été jugées partiellement valides. L'agente de contrôle a rendu cette décision après avoir étudié l'information présentée à l'appui de la demande, eu égard exclusivement aux critères figurant à l'article 3 du *Règlement sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses*.

Claimant/ Demandeur	Product Identifier/ Identificateur du produit	RN/ NE	Date of Decision/ Date de la décision
The Lubrizol Corporation	Lubrizol® 48200	9666	2016-11-14
The Lubrizol Corporation	Alpha 6111spc	9690	2016-12-02
The Lubrizol Corporation	Powerzol™ 9539	9831	2016-12-16
Ingevity Corporation	INDULIN® 209 (Export Only)	9833	2016-12-16
The Lubrizol Corporation	Powerzol™ 9543	9835	2016-12-20
Ingevity Corporation	EVOTHERM® P25	9854	2016-12-13
The Lubrizol Corporation	Lubrizol® 9660	9873	2016-12-16
The Lubrizol Corporation	Lubrizol® 9690	9874	2016-12-16
Innospec Fuel Specialties LLC	DCI-11 PLUS	9888	2016-12-02
Chevron Oronite Company LLC	OLOA 1299W	9958	2016-12-02
Ingevity Corporation	PERAL® 600	9991	2016-12-02
Cytec Industries Inc.	BR® 127 Corrosion Inhibiting Primer, 10% Solids	10003	2016-12-14
Ingevity Corporation	INDULIN® AQS-50	10006	2016-12-06
Ingevity Corporation	PC-2198	10007	2016-12-02
The Lubrizol Corporation	LUBRIZOL® GR111A	10011	2016-12-20
The Lubrizol Corporation	SOLSPERSE™ 20000	10024	2016-12-01
Evonik Performance Materials	CAPLUS®1101	10058	2016-12-06
Evonik Performance Materials	CAPLUS®4101	10059	2016-12-06
Cytec Industries Inc.	AERO® 3473 Promoter	10063	2016-12-21
The Lubrizol Corporation	Sandaid™	10069	2016-12-14

The subject of the claim on which the screening officer issued a decision for the following claims is different from the subject of the claim that was published in the Notice of Filing.

L'objet de la demande de dérogation sur lequel l'agente de contrôle a rendu une décision pour les demandes suivantes est différent de l'objet de la demande qui a été publié dans l'avis de dépôt.

RN/ NE	Notice of Filing Publication Date/ Date de publication de l'avis de dépôt	Original Subject of the Claim/ Objet original de la demande	Revised Subject of the Claim/ Objet révisé de la demande
9690	2016-01-23	C.i. and C. of three ingredients/ l.c. et C. de trois ingrédients	C.i. and C. of two ingredients, C. of one ingredient/ l.c. et C. de deux ingrédients, C. d'un ingrédient
9835	2016-03-26	C.i. and C. of three ingredients/ l.c. et C. de trois ingrédients	C.i. and C. of two ingredients/ l.c. et C. de deux ingrédients
9958	2016-07-30	C.i. of three ingredients/ l.c. de trois ingrédients	C.i. of four ingredients/ l.c. de quatre ingrédients

Note : C.i. = chemical identity and C. = concentration
Nota : l.c. = identité chimique et C. = concentration

In all cases where the MSDS or the label was determined not to be in compliance with the relevant legislation, pursuant to subsection 16.1(1) of the *Hazardous Materials Information Review Act*, the claimant was given 30 days to provide the screening officer with a signed undertaking accompanied by the MSDS or the label amended as necessary.

Dans tous les cas où la FS ou l'étiquette a été jugée non conforme à la législation applicable, en vertu du paragraphe 16.1(1) de la *Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses*, un délai de 30 jours a été accordé au demandeur pour renvoyer à l'agente de contrôle l'engagement signé, accompagné de la FS ou de l'étiquette modifiée selon les exigences.

CLAIMS FOR WHICH THE SCREENING OFFICER WAS SATISFIED THAT THE CLAIMANT HAD TAKEN THE MEASURES SET OUT IN THE UNDERTAKING

Pursuant to paragraph 18(1)(b) of the *Hazardous Materials Information Review Act*, the Chief Screening Officer hereby gives notice of information that has been disclosed on the relevant MSDS or label in compliance with an undertaking and the date on which the notice referred to in subsection 16.1(3) of the Act was issued.

RN: 9690 Date: 2016-12-21

The claimant had been advised to amend certain aspects of the content, format and wording of the MSDS and had been further advised to amend the MSDS as indicated below.

1. Disclose the additional confidential ingredient "long chain carboxylic acid".
2. Disclose an LD₅₀ (rat, oral) value of 615 mg/kg for the ingredient "butyl cellosolve".
3. Disclose an LD₅₀ (rabbit, dermal) value of 667 mg/kg for the ingredient "butyl cellosolve".
4. Disclose an LC₅₀ (rat, vapour, 4 hours) value of 2.2 mg/L for the ingredient "butyl cellosolve".
5. Disclose that an ingredient has been shown to be a skin and eye irritant.
6. Disclose the additional WHMIS D1A and D1B classifications for the controlled product if WHMIS classifications are to remain on the MSDS.
7. Disclose the additional WHMIS pictogram for class D1, if WHMIS pictograms are shown on the MSDS.

RN: 9831 Date: 2016-12-16

The claimant had been advised to amend certain aspects of the content, format and wording of the MSDS.

RN: 9833 Date: 2017-01-25

The claimant had been advised to amend certain aspects of the content, format and wording of the MSDS and had been further advised to amend the MSDS as indicated below.

1. Resolve the contradictory disclosure regarding skin sensitization.

DEMANDES POUR LESQUELLES L'AGENTE DE CONTRÔLE ÉTAIT CONVAINCUE QUE LE DEMANDEUR AVAIT RESPECTÉ L'ENGAGEMENT

En vertu de l'alinéa 18(1)b) de la *Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses*, l'agente de contrôle en chef donne, par les présentes, avis de renseignements qui ont été divulgués sur la FS ou l'étiquette pertinente en exécution d'un engagement et de la date à laquelle l'avis prévu au paragraphe 16.1(3) de la Loi a été envoyé.

NE : 9690 Date : 2016-12-21

Le demandeur avait reçu avis de modifier certains aspects du contenu, du format et du libellé de la FS et avait aussi reçu avis de modifier la FS de la façon suivante.

1. Divulguer l'ingrédient confidentiel additionnel « acide carboxylique à longue chaîne ».
2. Divulguer une valeur DL₅₀ (rat, voie orale) de 615 mg/kg pour l'ingrédient « butyl cellosolve ».
3. Divulguer une valeur DL₅₀ (lapin, voie cutanée) de 667 mg/kg pour l'ingrédient « butyl cellosolve ».
4. Divulguer une valeur CL₅₀ (rat, vapeur, 4 heures) de 2,2 mg/L pour l'ingrédient « butyl cellosolve ».
5. Divulguer qu'il a été établi qu'un ingrédient est un irritant au contact cutané et au contact oculaire.
6. Divulguer la classification additionnelle du SIMDUT D1A et D1B pour le produit contrôlé si les classifications du SIMDUT doivent demeurer sur la FS.
7. Divulguer le pictogramme additionnel du SIMDUT pour la classe D1, si les pictogrammes du SIMDUT sont précisés sur la FS.

NE : 9831 Date : 2016-12-16

Le demandeur avait reçu avis de modifier certains aspects du contenu, du format et du libellé de la FS.

NE : 9833 Date : 2017-01-25

Le demandeur avait reçu avis de modifier certains aspects du contenu, du format et du libellé de la FS et avait aussi reçu avis de modifier la FS de la façon suivante.

1. Résoudre la divulgation contradictoire concernant la sensibilisation cutanée.

RN: 9835 Date: 2017-01-13

The claimant had been advised to amend certain aspects of the content, format and wording of the MSDS.

RN: 9854 Date: 2017-01-13

The claimant had been advised to amend certain aspects of the content, format and wording of the MSDS and had been further advised to amend the MSDS as indicated below.

1. Resolve the contradictory disclosure regarding route of entry.
2. Disclose eye contact and skin contact as additional routes of entry.
3. Disclose an LD₅₀ (rat, oral) value of 2 710 mg/kg for the confidential ingredient "alkyl acid phosphate".

RN: 9873 Date: 2017-01-04

The claimant had been advised to amend certain aspects of the content, format and wording of the MSDS and had been further advised to amend the MSDS as indicated below.

1. Resolve the contradictory disclosure regarding eye irritation.

RN: 9874 Date: 2017-01-04

The claimant had been advised to amend certain aspects of the content, format and wording of the MSDS and had been further advised to amend the MSDS as indicated below.

1. Resolve the contradictory disclosure regarding eye irritation.

RN: 9888 Date: 2016-12-19

The claimant had been advised to amend certain aspects of the content, format and wording of the MSDS and had been further advised to amend the MSDS as indicated below.

1. Disclose the additional WHMIS D2B classification for the controlled product if WHMIS classifications are to remain on the MSDS.
2. Disclose the additional D2 pictogram (stylized "T") on the MSDS.

RN: 9958 Date: 2017-01-06

The claimant had been advised to amend certain aspects of the content, format and wording of the MSDS and had been further advised to amend the MSDS as indicated below.

NE : 9835 Date : 2017-01-13

Le demandeur avait reçu avis de modifier certains aspects du contenu, du format et du libellé de la FS.

NE : 9854 Date : 2017-01-13

Le demandeur avait reçu avis de modifier certains aspects du contenu, du format et du libellé de la FS et avait aussi reçu avis de modifier la FS de la façon suivante.

1. Résoudre la divulgation contradictoire concernant la voie d'exposition.
2. Divulguer le contact cutané et le contact oculaire comme voies d'exposition additionnelles.
3. Divulguer une valeur DL₅₀ (rat, voie orale) de 2 710 mg/kg pour l'ingrédient confidentiel « phosphate acide d'alkyle ».

NE : 9873 Date : 2017-01-04

Le demandeur avait reçu avis de modifier certains aspects du contenu, du format et du libellé de la FS et avait aussi reçu avis de modifier la FS de la façon suivante.

1. Résoudre la divulgation contradictoire concernant l'irritation aux yeux.

NE : 9874 Date : 2017-01-04

Le demandeur avait reçu avis de modifier certains aspects du contenu, du format et du libellé de la FS et avait aussi reçu avis de modifier la FS de la façon suivante.

1. Résoudre la divulgation contradictoire concernant l'irritation aux yeux.

NE : 9888 Date : 2016-12-19

Le demandeur avait reçu avis de modifier certains aspects du contenu, du format et du libellé de la FS et avait aussi reçu avis de modifier la FS de la façon suivante.

1. Divulguer la classification additionnelle du SIMDUT D2B pour le produit contrôlé si les classifications du SIMDUT doivent demeurer sur la FS.
2. Divulguer le pictogramme D2 additionnel (« T » stylisé) sur la FS.

NE : 9958 Date : 2017-01-06

Le demandeur avait reçu avis de modifier certains aspects du contenu, du format et du libellé de la FS et avait aussi reçu avis de modifier la FS de la façon suivante.

1. Disclose that an ingredient has been shown to be a skin sensitizer.

2. Resolve the contradictory disclosure regarding incompatibility with strong acids or oxidizing agents.

3. Disclose an LD₅₀ (rat, oral) value of 1.59 g/kg for the confidential ingredient "aryl phosphate".

RN: 9991 Date: 2017-01-04

The claimant had been advised to amend certain aspects of the content, format and wording of the MSDS and had been further advised to amend the MSDS as indicated below.

1. Add "oxides of carbon" and "oxides of nitrogen" to the list of hazardous decomposition products.

RN: 10003 Date: 2016-12-28

The claimant had been advised to amend certain aspects of the content, format and wording of the MSDS and had been further advised to amend the MSDS as indicated below.

1. Disclose the additional WHMIS D1A/D1B classifications for the controlled product if WHMIS classifications are to remain on the MSDS.

RN: 10006 Date: 2017-01-04

The claimant had been advised to amend certain aspects of the content, format and wording of the MSDS and had been further advised to amend the MSDS as indicated below.

1. Resolve the contradictory disclosure regarding route of entry.

RN: 10024 Date: 2016-12-21

The claimant had been advised to amend certain aspects of the content, format and wording of the MSDS.

RN: 10058 Date: 2017-01-06

The claimant had been advised to amend certain aspects of the content, format and wording of the MSDS and had been further advised to amend the MSDS as indicated below.

1. Disclose that an ingredient has been shown to be corrosive to the eyes.

2. Disclose that an ingredient has been shown to cause mutagenic effects, *in vitro*.

1. Divulguer qu'il a été établi qu'un ingrédient est un sensibilisateur cutané.

2. Résoudre la divulgation contradictoire concernant l'incompatibilité avec des acides forts ou des agents oxydants.

3. Divulguer une valeur DL₅₀ (rat, voie orale) de 1,59 g/kg pour l'ingrédient confidentiel « phosphate aryle ». ».

NE : 9991 Date : 2017-01-04

Le demandeur avait reçu avis de modifier certains aspects du contenu, du format et du libellé de la FS et avait aussi reçu avis de modifier la FS de la façon suivante.

1. Ajouter les « oxydes de carbone » et les « oxydes d'azote » à la liste des produits de décomposition dangereux.

NE : 10003 Date : 2016-12-28

Le demandeur avait reçu avis de modifier certains aspects du contenu, du format et du libellé de la FS et avait aussi reçu avis de modifier la FS de la façon suivante.

1. Divulguer les classifications additionnelles du SIMDUT D1A/D1B pour le produit contrôlé si les classifications du SIMDUT doivent demeurer sur la FS.

NE : 10006 Date : 2017-01-04

Le demandeur avait reçu avis de modifier certains aspects du contenu, du format et du libellé de la FS et avait aussi reçu avis de modifier la FS de la façon suivante.

1. Résoudre la divulgation contradictoire concernant la voie d'exposition.

NE : 10024 Date : 2016-12-21

Le demandeur avait reçu avis de modifier certains aspects du contenu, du format et du libellé de la FS.

NE : 10058 Date : 2017-01-06

Le demandeur avait reçu avis de modifier certains aspects du contenu, du format et du libellé de la FS et avait aussi reçu avis de modifier la FS de la façon suivante.

1. Divulguer qu'il a été établi qu'un ingrédient est corrosif pour les yeux.

2. Divulguer qu'il a été établi qu'un ingrédient provoque des effets mutagènes, *in vitro*.

RN: 10059 Date: 2017-01-06

The claimant had been advised to amend certain aspects of the content, format and wording of the MSDS and had been further advised to amend the MSDS as indicated below.

1. Disclose that an ingredient has been shown to be corrosive to the eyes.
2. Disclose that an ingredient has been shown to cause mutagenic effects, *in vitro*.

RN: 10069 Date: 2017-01-17

The claimant had been advised to amend certain aspects of the content, format and wording of the MSDS and had been further advised to amend the MSDS as indicated below.

1. Disclose a "SKIN" notation for the ACGIH exposure limits for the ingredient "methanol".
2. Disclose an LD₅₀ (rat, oral) value of 4 g/kg and an LD₅₀ (rabbit, dermal) value of 9.53 mL/kg for the ingredient "ethylene glycol".
3. Disclose an LD₅₀ (rat, oral) value of 12.25 mL/kg for the ingredient "methanol".

CLAIMS FOR WHICH THE SCREENING OFFICER ISSUED THE DECISION THAT THE CLAIM FOR EXEMPTION WAS EITHER PARTIALLY VALID OR INVALID

In the case of the following claims, the screening officer issued the decision that the claim for exemption was partially valid.

Pursuant to section 18 of the *Hazardous Materials Information Review Act*, the Chief Screening Officer hereby gives notice of information that the screening officer ordered to be disclosed on an MSDS or a label pursuant to subsection 16(1) and information that has been disclosed on the relevant MSDS or label in compliance with an undertaking, and the dates on which the orders and notices referred to in subsection 16.1(3) of the Act were issued.

RN: 10011**Date of compliance undertaking: 2017-01-13**

The claimant had been advised to amend certain aspects of the content, format and wording of the MSDS and had been further advised to amend the MSDS as indicated below.

1. Disclose the additional WHMIS D2A classification for the controlled product if WHMIS classifications are to remain on the MSDS.

NE : 10059 Date : 2017-01-06

Le demandeur avait reçu avis de modifier certains aspects du contenu, du format et du libellé de la FS et avait aussi reçu avis de modifier la FS de la façon suivante.

1. Divulguer qu'il a été établi qu'un ingrédient est corrosif pour les yeux.
2. Divulguer qu'il a été établi qu'un ingrédient provoque des effets mutagènes, *in vitro*.

NE : 10069 Date : 2017-01-17

Le demandeur avait reçu avis de modifier certains aspects du contenu, du format et du libellé de la FS et avait aussi reçu avis de modifier la FS de la façon suivante.

1. Divulguer la mention « PEAU » pour une limite d'exposition ACGIH de l'ingrédient « méthanol ».
2. Divulguer une valeur DL₅₀ (rat, voie orale) de 4 g/kg et une valeur DL₅₀ (lapin, voie cutanée) de 9,53 mL/kg pour l'ingrédient « éthylène glycol ».
3. Divulguer une valeur DL₅₀ (rat, voie orale) de 12,25 mL/kg pour l'ingrédient « méthanol ».

DEMANDES POUR LESQUELLES L'AGENTE DE CONTRÔLE A RENDU LA DÉCISION QUE LA DEMANDE DE DÉROGATION ÉTAIT PARTIELLEMENT VALIDE OU INVALIDE

Pour les demandes ci-dessous, l'agente de contrôle a rendu la décision que la demande de dérogation était partiellement valide.

En vertu de l'article 18 de la *Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses*, l'agente de contrôle en chef donne, par les présentes, avis de renseignements que l'agente de contrôle a ordonné de divulguer sur la FS ou l'étiquette en vertu du paragraphe 16(1) et avis de renseignements qui ont été divulgués sur la FS ou l'étiquette pertinente en exécution d'un engagement, et les dates auxquelles les ordres et les avis prévus au paragraphe 16.1(3) de la Loi ont été envoyés.

NE : 10011**Date de l'engagement de conformité : 2017-01-13**

Le demandeur avait reçu avis de modifier certains aspects du contenu, du format et du libellé de la FS et avait aussi reçu avis de modifier la FS de la façon suivante.

1. Divulguer la classification additionnelle du SIMDUT D2A pour le produit contrôlé si les classifications du SIMDUT doivent demeurer sur la FS.

RN: 10063**Date of compliance undertaking: 2017-01-03**

The claimant had been advised to amend certain aspects of the content, format and wording of the MSDS.

CLAIMS FOR WHICH THE SCREENING OFFICER ISSUED A DECISION ON THE CLAIM FOR EXEMPTION BUT WHICH WERE DISCONTINUED PRIOR TO THE ISSUANCE OF EITHER A SIGNED UNDERTAKING OR SIGNED ORDERS

The screening officer has identified the following instances of non-compliance with the requirements of the relevant legislation.

RN: 9666**Date of statement of decision: 2016-11-14**

The claimant had been advised to amend certain aspects of the content, format and wording of the MSDS and had been further advised to amend the MSDS as indicated below.

1. Disclose that an ingredient is a skin irritant and clarify the contradictory information.

RN: 10007**Date of statement of decision: 2017-12-02**

The claimant had been advised to amend certain aspects of the content, format and wording of the MSDS and had been further advised to amend the MSDS as indicated below.

1. Disclose that an ingredient has been shown to be a skin sensitizer.

[9-1-o]

DEPARTMENT OF HEALTH**HAZARDOUS MATERIALS INFORMATION REVIEW ACT***Filing of claims for exemption*

Pursuant to paragraph 12(1)(a) of the *Hazardous Materials Information Review Act*, the Chief Screening Officer hereby gives notice of the filing of the claims for exemption listed below.

In accordance with subsection 12(2) of the *Hazardous Materials Information Review Act*, affected parties, as defined, may make written representations to the

NE : 10063**Date de l'engagement de conformité : 2017-01-03**

Le demandeur avait reçu avis de modifier certains aspects du contenu, du format et du libellé de la FS.

DEMANDES POUR LESQUELLES L'AGENTE DE CONTRÔLE A RENDU LA DÉCISION SUR LA DEMANDE DE DÉROGATION MAIS QUI ONT ÉTÉ ABANDONNÉES AVANT QU'UN ENGAGEMENT SOIT SIGNÉ OU QUE DES ORDRES SOIENT SIGNÉS

L'agente de contrôle a relevé les cas suivants de non-conformité avec les exigences de la législation applicable.

NE : 9666**Date de la lettre des décisions : 2016-11-14**

Le demandeur avait reçu avis de modifier certains aspects du contenu, du format et du libellé de la FS et avait aussi reçu avis de modifier la FS de la façon suivante.

1. Divulguer qu'un ingrédient est un irritant cutané et résoudre l'information contradictoire.

NE : 10007**Date de la lettre des décisions : 2017-12-02**

Le demandeur avait reçu avis de modifier certains aspects du contenu, du format et du libellé de la FS et avait aussi reçu avis de modifier la FS de la façon suivante.

1. Divulguer qu'il a été établi qu'un ingrédient est un sensibilisateur cutané.

[9-1-o]

MINISTÈRE DE LA SANTÉ**LOI SUR LE CONTRÔLE DES RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX MATIÈRES DANGEREUSES***Dépôt des demandes de dérogation*

En vertu de l'alinéa 12(1)a) de la *Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses*, l'agente de contrôle en chef donne, par les présentes, avis de la réception des demandes de dérogation énumérées ci-dessous.

Conformément au paragraphe 12(2) de la *Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses*, toute partie touchée, telle qu'elle est définie, peut

screening officer with respect to the claim for exemption and the (material) safety data sheet ([M]SDS) or label to which it relates. Written representations must cite the appropriate registry number, state the reasons and evidence upon which the representations are based and be delivered within 30 days of the date of the publication of this notice in the *Canada Gazette*, Part I, to the screening officer at the following address: Workplace Hazardous Materials Bureau, 269 Laurier Avenue West, 8th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0K9.

Julie Calendino

Chief Screening Officer

On February 11, 2015, the *Hazardous Products Act* (HPA) was amended, and the *Controlled Products Regulations* (CPR) and the Ingredient Disclosure List were repealed and replaced with the new *Hazardous Products Regulations* (HPR). The revised legislation (HPA/HPR) is referred to as WHMIS 2015 and the former legislation (HPA/CPR) is referred to as WHMIS 1988. Transitional provisions allow compliance with either WHMIS 1988 or WHMIS 2015 for a specified period of time.

The claims listed below seek an exemption from the disclosure of supplier confidential business information in respect of a controlled/hazardous product; such disclosure would otherwise be required under the provisions of the relevant legislation.

faire des représentations par écrit auprès de l'agente de contrôle sur la demande de dérogation et la fiche signalétique/la fiche de données de sécurité (FS/FDS) ou l'étiquette en cause. Les observations écrites doivent faire mention du numéro d'enregistrement pertinent et comprendre les raisons et les faits sur lesquels elles se fondent. Elles doivent être envoyées, dans les 30 jours suivant la date de publication du présent avis dans la *Partie I* de la *Gazette du Canada*, à l'agente de contrôle à l'adresse suivante : Bureau des matières dangereuses utilisées au travail, 269, avenue Laurier Ouest, 8^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0K9.

L'agente de contrôle en chef

Julie Calendino

Le 11 février 2015, la *Loi sur les produits dangereux* (LPD) a été modifiée, et le *Règlement sur les produits contrôlés* (RPC) et la Liste de divulgation des ingrédients ont été abrogés et remplacés par le *Règlement sur les produits dangereux* (RPD). La loi révisée (LPD/RPD) est appelée « SIMDUT 2015 » et l'ancienne législation (LPD/RPC) est appelée « SIMDUT 1988 ». Les dispositions transitoires permettent la conformité avec soit le SIMDUT 1988, soit le SIMDUT 2015 pour une période de temps spécifiée.

Les demandes ci-dessous portent sur la dérogation à l'égard de la divulgation de renseignements commerciaux confidentiels du fournisseur concernant un produit contrôlé/dangereux, qui devraient autrement être divulgués en vertu des dispositions de la législation pertinente.

Claimant/ Demandeur	Product Identifier/ Identificateur du produit	Subject of the Claim for Exemption	Objet de la demande de dérogation	Registry Number/ Numéro d'enregistrement
Chemours Canada Company	Capstone™ FS-60 Fluorosurfactant	C.i. and C. of two ingredients	I.c. et C. de deux ingrédients	10934
Chemours Canada Company	Capstone™ FS-61 Fluorosurfactant	C.i. and C. of one ingredient	I.c. et C. d'un ingrédient	10935
BP Lubricants	Hysol AMG	C.i. and C. of one ingredient, C. of four ingredients	I.c. et C. d'un ingrédient, C. de quatre ingrédients	10936
BP Lubricants	Alusol 908	C.i. and C. of one ingredient, C. of three ingredients	I.c. et C. d'un ingrédient, C. de trois ingrédients	10937
BP Lubricants	Hysol 6754	C.i. and C. of one ingredient, C. of two ingredients	I.c. et C. d'un ingrédient, C. de deux ingrédients	10938
Amsoil Inc.	SABER® Professional Synthetic 2-Stroke Oil	C.i. of two ingredients	I.c. de deux ingrédients	10939
Amsoil Inc.	AMSOIL INTERCEPTOR® Synthetic 2-Stroke Oil	C.i. of two ingredients	I.c. de deux ingrédients	10940
Amsoil Inc.	HP MARINE® Synthetic 2-Stroke Oil	C.i. of two ingredients	I.c. de deux ingrédients	10941
Amsoil Inc.	Pre-mix Two Stroke Oil, JASO FD	C.i. of two ingredients	I.c. de deux ingrédients	10942

Claimant/ Demandeur	Product Identifier/ Identificateur du produit	Subject of the Claim for Exemption	Objet de la demande de dérogation	Registry Number/ Numéro d'enregistrement
Amsoil Inc.	Dominator® 2-Cycle Racing Oil	C.i. of two ingredients	I.c. de deux ingrédients	10943
Amsoil Inc.	Two Cycle Injector Oil	C.i. of two ingredients	I.c. de deux ingrédients	10944
Amsoil Inc.	AMSOIL Injector Oil	C.i. of two ingredients	I.c. de deux ingrédients	10945
Covestro LLC	Desmophen NH 1521	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	10946
BP Lubricants	LubeCon Series I/FE Lubricant	C. of three ingredients	C. de trois ingrédients	10947
Chemtrade Logistics INC.	NIAD I-2	C.i. of one ingredient	I.c. d'un ingrédient	10948
Chemtrade Logistics INC.	NIAD I-2S	C.i. of one ingredient	I.c. d'un ingrédient	10949
Chemtrade Logistics INC.	NIAD I-3	C.i. of one ingredient	I.c. d'un ingrédient	10950
Chemtrade Logistics INC.	NIAD I-6	C.i. of one ingredient	I.c. d'un ingrédient	10951
Chemtrade Logistics INC.	NIAD I-6 PG	C.i. of one ingredient	I.c. d'un ingrédient	10952
Chemtrade Logistics INC.	NIAD I-7	C.i. of one ingredient	I.c. d'un ingrédient	10953
Chemtrade Logistics INC.	NIAD I-8	C.i. of one ingredient	I.c. d'un ingrédient	10954
Chemtrade Logistics INC.	HA-10	C.i. of one ingredient	I.c. d'un ingrédient	10955
Chemtrade Logistics INC.	AI-Pro 60 Plus	C.i. of one ingredient	I.c. d'un ingrédient	10956
Chemtrade Logistics INC.	AI-Pro 60 Enhanced	C.i. of one ingredient	I.c. d'un ingrédient	10957
Chemtrade Logistics INC.	PASS CX	C.i. of one ingredient	I.c. d'un ingrédient	10958
Chemtrade Logistics INC.	PASS CX5	C.i. of one ingredient	I.c. d'un ingrédient	10959
3M Canada Company	3M™ Scotchlite™ Transparent Screen Printing Ink 2914 Yellow	C. of one ingredient	C. d'un ingrédient	10960
3M Canada Company	3M™ Scotchlite™ Transparent Screen Printing Ink 2913 Maroon	C. of one ingredient	C. d'un ingrédient	10961
3M Canada Company	3M™ Scotchlite™ Transparent Screen Printing Ink 2910 Blue	C.i. and C. of one ingredient, C. of one ingredient	I.c. et C. d'un ingrédient, C. d'un ingrédient	10962
3M Canada Company	3M™ Scotchlite™ Transparent Screen Printing Ink 2905 Black	C. of one ingredient	C. d'un ingrédient	10963
ArrMaz Products, L.P.	DUSTROL® 3088-AS	C.i. and C. of two ingredients	I.c. et C. de deux ingrédients	10964
ArrMaz Products, L.P.	DUSTROL® 3003-AC	C.i. and C. of two ingredients	I.c. et C. de deux ingrédients	10965
Momentive Performance Materials	Niax* silicone L-620	C.i. and C. of two ingredients, C. of three ingredients	I.c. et C. de deux ingrédients, C. de trois ingrédients	10966
Momentive Performance Materials	Niax* silicone L-3558	C.i. and C. of one ingredient, C. of one ingredient	I.c. et C. d'un ingrédient, C. d'un ingrédient	10967
Cytec Industries Inc.	CYASORB THT® 4801 Light Stabilizer	C.i. and C. of one ingredient, C. of one ingredient	I.c. et C. d'un ingrédient, C. d'un ingrédient	10968
Stepan Company	Stepantex HTS-100	C.i. and C. of three ingredients	I.c. et C. de trois ingrédients	10969
Canyon Technical Services	nanoFLO 1	C.i. and C. of two ingredients	I.c. et C. de deux ingrédients	10970

Claimant/ Demandeur	Product Identifier/ Identificateur du produit	Subject of the Claim for Exemption	Objet de la demande de dérogation	Registry Number/ Numéro d'enregistrement
Covestro LLC	Impranil DL 2611	C.i. and C. of one ingredient	I.c. et C. d'un ingrédient	10971
Momentive Performance Materials	CoatOSil* DRI	C.i. and C. of two ingredients, C. of three ingredients	I.c. et C. de deux ingrédients, C. de trois ingrédients	10972
Canyon Technical Services	nanoFLO 2	C.i. and C. of five ingredients	I.c. et C. de cinq ingrédients	10973
Canyon Technical Services	nanoFLO 3	C.i. and C. of two ingredients	I.c. et C. de deux ingrédients	10974
Covestro LLC	Desmodur TGF223	C. of four ingredients	C. de quatre ingrédients	10975
Covestro LLC	Mondur TD 80 Grade A	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	10976
Covestro LLC	Mondur TD 80 Grade B	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	10977
Covestro LLC	Desmodur LU-T75D	C. of four ingredients	C. de quatre ingrédients	10978
Covestro LLC	Desmodur TT142L	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	10979
Covestro LLC	Desmodur LU-D80	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	10980
Covestro LLC	Desmodur LU-D70	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	10981
Covestro LLC	Desmodur LU-T95	C. of one ingredient	C. d'un ingrédient	10982
Covestro LLC	Desmodur TT194	C. of three ingredients	C. de trois ingrédients	10983
Covestro LLC	Desmodur TGD0214-1	C. of four ingredients	C. de quatre ingrédients	10984
Covestro LLC	Desmodur LU-D90	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	10985
Covestro LLC	Desmodur TL533	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	10986
Covestro LLC	Desmodur LU-D 85	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	10987
Covestro LLC	Desmodur TG260 MX	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	10988
BP Lubricants	Molub-Alloy 860/460-2 ES (Chemton)	C. of three ingredients	C. de trois ingrédients	10989
Covestro LLC	Desmodur LU-T90	C. of one ingredient	C. d'un ingrédient	10990
BP Lubricants	Hysol 6519	C.i. and C. of two ingredients, C. of three ingredients	I.c. et C. de deux ingrédients, C. de trois ingrédients	10991
Akzo Nobel Surface Chemistry LLC.	Berol 609	C.i. and C. of two ingredients	I.c. et C. de deux ingrédients	10992
Canyon Technical Services	nanoFLO 4	C.i. and C. of three ingredients	I.c. et C. de trois ingrédients	10993
Canyon Technical Services	nanoFLO 5	C.i. and C. of three ingredients	I.c. et C. de trois ingrédients	10994
Covestro LLC	Desmodur TD643	C. of three ingredients	C. de trois ingrédients	10995
3M Canada Company	3M Structural Adhesive Film 6045	C. of six ingredients	C. de six ingrédients	10996
Momentive Performance Materials	SilForm* HyFlex	C.i. and C. of one ingredient, C. of one ingredient	I.c. et C. d'un ingrédient, C. d'un ingrédient	10997
BP Lubricants	Iloquench 749	C. of one ingredient	C. d'un ingrédient	10998
General Electric Canada	L-1266	C. of four ingredients	C. de quatre ingrédients	10999
General Electric Canada	L-5142 Part B	C. of five ingredients	C. de cinq ingrédients	11000
General Electric Canada	L-5197 Part A	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	11001
General Electric Canada	L-6277 Part A	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	11002

Claimant/ Demandeur	Product Identifier/ Identificateur du produit	Subject of the Claim for Exemption	Objet de la demande de dérogation	Registry Number/ Numéro d'enregistrement
General Electric Canada	L-6277 Part B	C. of one ingredient	C. d'un ingrédient	11003
General Electric Canada	L-6225 Part A	C. of one ingredient	C. d'un ingrédient	11004
General Electric Canada	L-6225 Part B	C. of three ingredients	C. de trois ingrédients	11005
General Electric Canada	L-6281 Part B	C. of four ingredients	C. de quatre ingrédients	11006
General Electric Canada	L-4791 Part A	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	11007
General Electric Canada	L-4791 Part B	C. of five ingredients	C. de cinq ingrédients	11008
General Electric Canada	L-6820 Part B	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	11009
General Electric Canada	L-6820M Part B	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	11010
General Electric Canada	L-6858 Part C	C. of five ingredients	C. de cinq ingrédients	11011
General Electric Canada	L-6862 Part C	C. of five ingredients	C. de cinq ingrédients	11012
General Electric Canada	L-6877 Part B	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	11013
General Electric Canada	RTV664M Part B	C. of four ingredients	C. de quatre ingrédients	11014
General Electric Canada	XL-82782 Part B	C. of three ingredients	C. de trois ingrédients	11015
General Electric Canada	L-5918 Part C	C. of five ingredients	C. de cinq ingrédients	11016
General Electric Canada	L-5152 Part B	C. of five ingredients	C. de cinq ingrédients	11017
Covestro LLC	Baytec JDV 5432	C. of one ingredient	C. d'un ingrédient	11018
Covestro LLC	Baydur PUL4500 BLK CMP B	C. of three ingredients	C. de trois ingrédients	11019
Covestro LLC	Baydur 660 IMR Comp.D	C.i. and C. of three ingredients, C. of two ingredients	I.c. et C. de trois ingrédients, C. de deux ingrédients	11020
Covestro LLC	Bayflex 110-80 BLK Comp B	C. of three ingredients	C. de trois ingrédients	11021
Covestro LLC	Softcel Polyol U-1000	C. of one ingredient	C. d'un ingrédient	11022
Covestro LLC	BAYDUR PUL4500 COMP B	C. of three ingredients	C. de trois ingrédients	11023
Covestro LLC	NB# 7004933	C. of three ingredients	C. de trois ingrédients	11024
BP Lubricants	Braycote 248	C. of one ingredient	C. d'un ingrédient	11025
BP Lubricants	Brayco 922	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	11026
BP Lubricants	Viscogen KL 300 Spray	C. of one ingredient	C. d'un ingrédient	11027
BP Lubricants	Rustilo 4163	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	11028
Covestro LLC	Bayhydur XP 2547	C. of three ingredients	C. de trois ingrédients	11029
Covestro LLC	Desmodur N 3500	C.i. and C. of one ingredient, C. of two ingredients	I.c. et C. d'un ingrédient, C. de deux ingrédients	11030
Covestro LLC	Desmodur XP 2838	C. of five ingredients	C. de cinq ingrédients	11031
Covestro LLC	Desmodur XP 2840	C. of three ingredients	C. de trois ingrédients	11032
Covestro LLC	Desmodur N 75A MPA/X	C. of five ingredients	C. de cinq ingrédients	11033
Covestro LLC	Desmodur RFE	C. of three ingredients	C. de trois ingrédients	11034
Covestro LLC	DESMODUR XP 2763	C. of three ingredients	C. de trois ingrédients	11035
Covestro LLC	Desmodur XP 2499	C. of sixteen ingredients	C. de seize ingrédients	11036
Ingevity Corporation	PC-2198	C.i. and C. of one ingredient	I.c. et C. d'un ingrédient	11037
3M Canada Company	3M™ Process Colour 882I Red	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	11038

Claimant/ Demandeur	Product Identifier/ Identificateur du produit	Subject of the Claim for Exemption	Objet de la demande de dérogation	Registry Number/ Numéro d'enregistrement
3M Canada Company	3M™ Process Colour 883I Blue	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	11039
3M Canada Company	3M™ Process Colour 885I Black	C. of three ingredients	C. de trois ingrédients	11040
3M Canada Company	3M™ Process Colour 887I Brown	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	11041
3M Canada Company	3M™ Process Colour 888I Green	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	11042
3M Canada Company	3M™ Process Colour 884N Yellow	C. of six ingredients	C. de six ingrédients	11043
3M Canada Company	3M™ Process Colour 888N Green	C. of six ingredients	C. de six ingrédients	11044
3M Canada Company	3M™ Process Colour 883N Blue	C. of six ingredients	C. de six ingrédients	11045
3M Canada Company	3M™ Process Colour 885N Black	C. of seven ingredients	C. de sept ingrédients	11046
3M Canada Company	3M™ Process Colour 884I Yellow	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	11047
Covestro LLC	Catalyse SD16	C.i. and C. of four ingredients, C. of one ingredient	I.c. et C. de quatre ingrédients, C. d'un ingrédient	11048
Covestro LLC	Baytherm 3003 Resin	C.i. and C. of two ingredients, C. of one ingredient	I.c. et C. de deux ingrédients, C. d'un ingrédient	11049
Covestro LLC	U904BX Bayflex 904 Component B (BayOne)	C. of one ingredient	C. d'un ingrédient	11050
Covestro LLC	Baydur PUL2500 Black COMP B	C.i. and C. of one ingredient, C. of one ingredient	I.c. et C. d'un ingrédient, C. d'un ingrédient	11051
Covestro LLC	Bayfill 500 COMP B	C. of one ingredient	C. d'un ingrédient	11052
Baker Hughes Canada Company	PETROSWEET™ HSW31250 H2S SCAVENGER	C.i. and C. of one ingredient, C. of four ingredients	I.c. et C. d'un ingrédient, C. de quatre ingrédients	11053
Baker Hughes Canada Company	SCW2600 SCALE INHIBITOR	C.i. and C. of four ingredients, C. of two ingredients	I.c. et C. de quatre ingrédients, C. de deux ingrédients	11054
BP Lubricants	Hysol MB 50	C. of five ingredients	C. de cinq ingrédients	11055
Baker Hughes Canada Company	CRW9220 CORROSION INHIBITOR	C.i. and C. of four ingredients, C. of two ingredients	I.c. et C. de quatre ingrédients, C. de deux ingrédients	11056
Baker Hughes Canada Company	PAO2343 ASPHALTENE INHIBITOR	C.i. and C. of one ingredient, C. of seven ingredients	I.c. et C. d'un ingrédient, C. de sept ingrédients	11057
BP Lubricants	Brayco 363	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	11058
BP Lubricants	Brayco 300	C. of one ingredient	C. d'un ingrédient	11059
Univar Canada Ltd.	OGI-6112	C.i. and C. of one ingredient	I.c. et C. d'un ingrédient	11060
Covestro LLC	Bayfill 400 Component B	C. of three ingredients	C. de trois ingrédients	11061
Covestro LLC	CFS-Gelfoam-220B X	C. of one ingredient	C. d'un ingrédient	11062
Covestro LLC	CFS-ISKIN-145B X	C. of three ingredients	C. de trois ingrédients	11063
Covestro LLC	Desmodur E 20100	C. of four ingredients	C. de quatre ingrédients	11064

Claimant/ Demandeur	Product Identifier/ Identificateur du produit	Subject of the Claim for Exemption	Objet de la demande de dérogation	Registry Number/ Numéro d'enregistrement
Covestro LLC	Desmodur MAX-T40-SA	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	11065
Covestro LLC	Desmodur E 23 A	C. of four ingredients	C. de quatre ingrédients	11066
Covestro LLC	Desmodur MP-101	C. of three ingredients	C. de trois ingrédients	11067
Covestro LLC	Desmodur E XP 2753	C. of four ingredients	C. de quatre ingrédients	11068
Covestro LLC	Desmodur MDQ 23216	C. of six ingredients	C. de six ingrédients	11069
Covestro LLC	Desmodur MAX-D30-SA	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	11070
Covestro LLC	Desmodur MD1380	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	11071
Covestro LLC	Desmodur MS 70	C. of three ingredients	C. de trois ingrédients	11072
Covestro LLC	Desmodur MTQ 25130 NM	C.i. and C. of one ingredient, C. of one ingredient	I.c. et C. d'un ingrédient, C. d'un ingrédient	11073
Covestro LLC	Mondur 582	C. of four ingredients	C. de quatre ingrédients	11074
Covestro LLC	Mondur MA 2300	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	11075
Covestro LLC	Mondur MA 2301	C. of four ingredients	C. de quatre ingrédients	11076
Covestro LLC	DESMODUR VP.PU ME 40TF04	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	11077
Covestro LLC	Desmodur VL	C. of four ingredients	C. de quatre ingrédients	11078
Covestro LLC	Desmoseal M 280	C. of three ingredients	C. de trois ingrédients	11079
BP Lubricants	Hysol MB 20	C.i. and C. of two ingredients, C. of three ingredients	I.c. et C. de deux ingrédients, C. de trois ingrédients	11080
Covestro LLC	Desmodur E 22	C. of four ingredients	C. de quatre ingrédients	11081
Baker Hughes Canada Company	SULFIX™ 9200 SCAVENGER	C.i. of two ingredients	I.c. de deux ingrédients	11082
BASF Canada Inc.	Basazol Violet 47L na	C.i. and C. of three ingredients, C. of three ingredients	I.c. et C. de trois ingrédients, C. de trois ingrédients	11083
Schlumberger Canada Limited	ALPINE DRILL BEADS	C.i. and C. of one ingredient, C. of one ingredient	I.c. et C. d'un ingrédient, C. d'un ingrédient	11084
Schlumberger Canada Limited	DRILLPLEX UK	C.i. and C. of two ingredients	I.c. et C. de deux ingrédients	11085
Schlumberger Canada Limited	IDLUBE XL	C. of four ingredients	C. de quatre ingrédients	11086
Schlumberger Canada Limited	NOVATEC F	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	11087
Schlumberger Canada Limited	HRP	C. of three ingredients	C. de trois ingrédients	11088
Schlumberger Canada Limited	ONE-MUL	C. of eight ingredients	C. de huit ingrédients	11089
Schlumberger Canada Limited	SAFE-BREAK CBF	C. of three ingredients	C. de trois ingrédients	11090
Schlumberger Canada Limited	SAFE-SOLV E	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	11091
Schlumberger Canada Limited	SAFE-SURF E	C. of three ingredients	C. de trois ingrédients	11092
Schlumberger Canada Limited	SAFE-SCAV NA	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	11093
Schlumberger Canada Limited	SUREMUL	C. of one ingredient	C. d'un ingrédient	11094
Schlumberger Canada Limited	ULTRAFREE NS	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	11095
Schlumberger Canada Limited	WARP OIL-BASED CONCENTRATE	C.i. and C. of one ingredient, C. of one ingredient	I.c. et C. d'un ingrédient, C. d'un ingrédient	11096

Claimant/ Demandeur	Product Identifier/ Identificateur du produit	Subject of the Claim for Exemption	Objet de la demande de dérogation	Registry Number/ Numéro d'enregistrement
Schlumberger Canada Limited	SAFE-SCAVITE II	C.i. and C. of one ingredient, C. of one ingredient	I.c. et C. d'un ingrédient, C. d'un ingrédient	11097
Schlumberger Canada Limited	SAFE-SCAV HSW	C.i. and c. of one ingredient, C. of two ingredients	I.c. et C. d'un ingrédient, C. de deux ingrédients	11098
Schlumberger Canada Limited	CONQOR 303A	C. of one ingredient	C. d'un ingrédient	11099
Schlumberger Canada Limited	SAFE-COR	C. of one ingredient	C. d'un ingrédient	11100
Schlumberger Canada Limited	KI-3924	C. of one ingredient	C. d'un ingrédient	11101
Schlumberger Canada Limited	WT-1051	C. of one ingredient	C. d'un ingrédient	11102
Schlumberger Canada Limited	OR-6055	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	11103
Schlumberger Canada Limited	EB-8228	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	11104
Schlumberger Canada Limited	HR 2624	C.i. and C. of one ingredient, C. of three ingredients	I.c. et C. d'un ingrédient, C. de trois ingrédients	11105
Schlumberger Canada Limited	PI-7366	C.i. and C. of one ingredient, C. of six ingredients	I.c. et C. d'un ingrédient, C. de six ingrédients	11106
Momentive Performance Materials	Niax* catalyst LC-5636	C.i. and C. of four ingredients	I.c. et C. de quatre ingrédients	11107
Schlumberger Canada Limited	RHETHIN	C. of six ingredients	C. de six ingrédients	11108

Note: C.i. = chemical identity and C. = concentration
Nota : I.c. = identité chimique et C. = concentration

[9-1-o]

[9-1-o]

DEPARTMENT OF JUSTICE**STATUTES REPEAL ACT***List of repeals*

Notice is given, pursuant to section 4 of the *Statutes Repeal Act*, chapter 20 of the Statutes of Canada, 2008, that the following provisions were repealed on December 31, 2016, by the operation of section 3 of that Act.

February 6, 2017

Jody Wilson-Raybould

Minister of Justice and Attorney General of Canada

MINISTÈRE DE LA JUSTICE**LOI SUR L'ABROGATION DES LOIS***Liste des abrogations*

Avis est donné, conformément à l'article 4 de la *Loi sur l'abrogation des lois*, chapitre 20 des Lois du Canada (2008), que les dispositions ci-après ont été abrogées le 31 décembre 2016 par l'effet de l'article 3 de cette loi.

Le 6 février 2017

La ministre de la Justice et procureur général du Canada

Jody Wilson-Raybould

SCHEDULE

1. *Canada Grain Act*, R.S., c. G-10, paragraphs (d) and (e) of the definition “elevator” in section 2 and subsections 55(2) and (3)
2. *Canada Marine Act*, S.C. 1998, c. 10, section 140
3. *An Act to amend the Canada Grain Act and the Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act and to repeal the Grain Futures Act*, S.C. 1998, c. 22, subsection 1(3) and sections 5, 9, 13 to 15, 18 to 23 and 26 to 28
4. *Public Safety Act, 2002*, S.C. 2004, c. 15, section 106
5. *Budget Implementation Act, 2005*, S.C. 2005, c. 30, section 124

[9-1-o]

DEPARTMENT OF NATURAL RESOURCES**ENERGY EFFICIENCY ACT***Notice of intent to improve the energy efficiency of appliances and equipment through Amendment 15 to the Energy Efficiency Regulations*

Notice is hereby given that the Department of Natural Resources is initiating the development of Amendment 15 to the *Energy Efficiency Regulations* under the *Energy Efficiency Act* to increase the stringency of existing energy efficiency standards for 11 product categories and to introduce such standards for the first time in Canada for 6 product categories.

Background

The Government of Canada is committed to taking action on climate change by improving energy efficiency standards for appliances and equipment, and reducing regulatory burden through alignment with the United States and collaboration with provinces and territories. Improving energy efficiency standards provides both economic and environmental benefits to Canada.

The *Energy Efficiency Regulations* were introduced in 1995 as a means to reduce greenhouse gas emissions in Canada. They prescribe energy efficiency standards for energy-using products used in the residential, commercial and industrial sectors. They also prescribe labelling

ANNEXE

1. *Loi sur les grains du Canada*, L.R., ch. G-10, alinéas d) et e) de la définition de « installation » ou « silo » à l'article 2 et paragraphes 55(2) et (3)
2. *Loi maritime du Canada*, L.C. 1998, ch. 10, article 140
3. *Loi modifiant la Loi sur les grains du Canada et la Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire et abrogeant la Loi sur les marchés de grain à terme*, L.C. 1998, ch. 22, paragraphe 1(3), articles 5, 9, 13 à 15, 18 à 23 et 26 à 28
4. *Loi de 2002 sur la sécurité publique*, L.C. 2004, ch. 15, article 106
5. *Loi d'exécution du budget de 2005*, L.C. 2005, ch. 30, article 124

[9-1-o]

MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES**LOI SUR L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE***Avis d'intention visant à améliorer l'efficacité énergétique des appareils électroménagers et équipements au moyen de la modification 15 au Règlement sur l'efficacité énergétique*

Avis est par les présentes donné que le ministère des Ressources naturelles amorce l'élaboration de la modification 15 au *Règlement sur l'efficacité énergétique* en vertu de la *Loi sur l'efficacité énergétique* afin d'augmenter la rigueur des normes existantes en matière d'efficacité énergétique pour 11 catégories de produits et d'introduire ces normes pour la première fois au Canada pour 6 catégories de produits.

Contexte

Le gouvernement du Canada s'engage à prendre des mesures contre les changements climatiques en améliorant ses normes d'efficacité énergétique pour les appareils électroménagers et les équipements, et en réduisant le fardeau réglementaire par l'entremise d'une harmonisation avec les États-Unis et d'une collaboration avec les provinces et les territoires. Améliorer les normes d'efficacité énergétique offre des avantages au Canada tant sur le plan économique et qu'environnemental.

Le *Règlement sur l'efficacité énergétique* a été introduit en 1995 afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre au Canada. Il impose des normes en matière d'efficacité énergétique pour les produits consommateurs d'énergie utilisés dans les secteurs résidentiel, commercial et

requirements for certain products to disclose and compare the energy use of a given product model relative to others in their category. The Regulations have been amended regularly to update existing energy efficiency standards and introduce standards for new products.

In March 2016, Canada and the United States committed to better align and further improve energy efficiency standards by 2020. Moreover, Canada committed to align up to 10 test methods and standards with the United States and Mexico by 2019. This builds on the 2014 Canada–United States Regulatory Cooperation Council commitment to align new and updated energy efficiency standards and test methods for energy-using equipment, to the extent practicable and permitted by law. Alignment of requirements can avoid creating unnecessary duplication and costs, reduce trade barriers and enhance consumer choice.

Through the pan-Canadian framework and Energy and Mines Ministers' Conference, the federal, provincial and territorial governments have committed to working together to achieve climate change goals. Through this collaboration, governments agreed that the stringency of standards for some heating products could, for climatic and market reasons, exceed the stringency of those in the United States.

Amendments to the Regulations

Natural Resources Canada is proceeding with the development of Amendment 15 to introduce or update energy efficiency standards and, where applicable, test methods and associated reporting and compliance requirements for the 17 product categories listed below. The intent is to align 11 of the 17 product categories with energy efficiency standards in force or expected to be in force in the United States, subject to an analysis of Canadian market conditions. For the remaining 6 product categories, NRCan will undertake an analysis of the environmental and economic impacts of moving to more stringent standards.

Products for which NRCan will consider more stringent standards than those of the United States are indicated with an “*” in the table below.

industriel. Il impose également des prescriptions relatives à l'étiquetage pour certains produits afin d'afficher et de comparer l'utilisation d'énergie d'un modèle de produit donné par rapport aux autres de sa catégorie. Le Règlement a été régulièrement modifié afin de mettre à jour les normes existantes en matière d'efficacité énergétique et d'introduire des normes pour de nouveaux produits.

En mars 2016, le Canada et les États-Unis se sont engagés à mieux aligner les normes d'efficacité énergétique et à les améliorer d'ici 2020. Le Canada a également convenu d'aligner jusqu'à 10 normes et méthodes d'essai avec les États-Unis et le Mexique d'ici 2019. Cette initiative s'ajoute à l'engagement de 2014 du Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation visant à harmoniser les normes d'efficacité énergétique et les méthodes d'essai nouvelles et mises à jour pour les équipements consommateurs d'énergie, dans la mesure du possible et lorsque la loi le permet. L'harmonisation des exigences peut éviter de créer des coûts et un chevauchement inutiles, réduire les obstacles au commerce et améliorer le choix des consommateurs.

Par l'entremise du cadre pancanadien et de la Conférence des ministres de l'Énergie et des Mines, les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux se sont engagés à collaborer pour atteindre les objectifs concernant les changements climatiques. Dans le cadre de cette collaboration, les gouvernements ont convenu que les normes pour certains produits de chauffage pouvaient, pour des raisons de climat et de marché, être plus rigoureuses que celles des États-Unis.

Modifications au Règlement

Ressources naturelles Canada procède à l'élaboration de la modification 15 visant à introduire ou à mettre à jour les normes en matière d'efficacité énergétique et, le cas échéant, les méthodes d'essai et les exigences connexes en matière de conformité et d'établissement de rapports pour les 17 catégories de produits énumérées ci-dessous. L'objectif est d'aligner 11 des 17 catégories de produits sur les normes d'efficacité énergétique qui sont en vigueur aux États-Unis ou qui le seront bientôt, selon l'analyse des conditions du marché canadien. Pour les 6 autres catégories de produits, RNCan procédera à une analyse des répercussions sur l'environnement et l'économie relatives au passage à des normes plus rigoureuses.

Les produits pour lesquels RNCan envisagera des normes plus rigoureuses que celles des États-Unis sont indiqués à l'aide d'un « * » dans le tableau ci-dessous.

Residential (9 product categories)	
Existing Product Categories	New Product Categories
<ul style="list-style-type: none"> • Electric ranges • Battery chargers (uninterruptible power supplies) • Refrigerators (wine coolers) • Residential oil boilers • Residential gas boilers* • Residential gas furnaces (including mobile homes)* • Gas fireplaces* 	<ul style="list-style-type: none"> • Ceiling fans (air flow) • Tankless water heaters*

Résidentiel (9 catégories de produits)	
Catégories de produits existantes	Nouvelles catégories de produits
<ul style="list-style-type: none"> • Cuisinières électriques • Chargeurs de batterie (alimentation sans interruption) • Réfrigérateurs (celliers résidentiels) • Chaudières résidentielles au mazout • Chaudières résidentielles au gaz* • Générateurs d'air chaud à gaz (y compris les maisons mobiles)* • Foyers au gaz* 	<ul style="list-style-type: none"> • Ventilateurs de plafond (flux d'air) • Chauffe-eau instantanés*

Commercial and Industrial (8 product categories)	
Existing Product Categories	New Product Categories
<ul style="list-style-type: none"> • Vending machines • Vertical air conditioners and heat pumps • Chillers • Walk-in coolers and freezers 	<ul style="list-style-type: none"> • Commercial/industrial pumps • Commercial water heaters* • Commercial oil boilers • Commercial gas boilers*

Commercial et industriel (8 catégories de produits)	
Catégories de produits existantes	Nouvelles catégories de produits
<ul style="list-style-type: none"> • Distributeurs automatiques • Climatiseurs verticaux et thermopompes • Refroidisseurs • Réfrigérateurs-chambres et congélateurs-chambres 	<ul style="list-style-type: none"> • Pompes commerciales et industrielles • Chauffe-eau commerciaux* • Chaudières commerciales au mazout • Chaudières commerciales au gaz*

Next steps

Natural Resources Canada will initiate the development of Amendment 15 in accordance with the standard federal regulatory process. Over the next few months, Natural Resources Canada will consult with representatives of industry, non-governmental organizations, the public and other stakeholders. Input received during these consultations will be considered during the development of the Amendment 15 proposal. As part of this consultative process, technical bulletins will be released to collect stakeholder views on the new requirements being considered for each of the product categories listed above.

Natural Resources Canada will undertake a cost-benefit analysis using the best available Canadian market data to assess the economic and environmental impacts of Amendment 15 and to ensure Canadian consumers and businesses benefit from its implementation.

Prochaines étapes

Ressources naturelles Canada amorcera l'élaboration de la modification 15 conformément au processus réglementaire fédéral. Au cours des prochains mois, Ressources naturelles Canada consultera les représentants de l'industrie, des organismes non gouvernementaux, du public et des autres intervenants. Les informations reçues au cours de ces consultations seront prises en compte pendant l'élaboration de la proposition de modification 15. Dans le cadre de ce processus consultatif, des bulletins techniques seront diffusés en vue de recueillir l'opinion des intervenants concernant les nouvelles exigences qui sont envisagées pour chacune des catégories de produits énumérées ci-dessus.

Ressources naturelles Canada entreprendra une analyse coûts-avantages à l'aide des meilleures données du marché canadien disponibles afin d'évaluer les répercussions économiques et environnementales de la modification 15 et de s'assurer que les entreprises et les consommateurs canadiens bénéficient de sa mise en œuvre.

The Government of Canada intends to republish a regulatory proposal in the *Canada Gazette*, Part I, within two years of the publication of this notice.

Contact

Debbie Scharf
 Director
 Equipment Division
 Office of Energy Efficiency
 Natural Resources Canada
 930 Carling Avenue, Building 3, 1st Floor
 Ottawa, Ontario
 K1A 0Y3
 Telephone: 613-996-4359
 Fax: 613-947-5286
 Email: equipment@nrcan.gc.ca

March 4, 2017

[9-1-o]

**DEPARTMENT OF PUBLIC SAFETY AND
 EMERGENCY PREPAREDNESS**

CRIMINAL CODE

Designation as fingerprint examiner

Pursuant to subsection 667(5) of the *Criminal Code*, I hereby designate the following persons of the Royal Canadian Mounted Police as fingerprint examiners:

Robert John Sayer
 Darin Thompson

Ottawa, February 16, 2017

Kathy Thompson
 Assistant Deputy Minister
 Community Safety and Countering Crime Branch

[9-1-o]

Le gouvernement du Canada prévoit une publication préalable au projet de règlement dans la Partie I de la *Gazette du Canada* dans les deux ans qui suivront la publication du présent avis.

Personne-ressource

Debbie Scharf
 Directrice
 Division de l'équipement
 Office de l'efficacité énergétique
 Ressources naturelles Canada
 930, avenue Carling, bâtiment 3, 1^{er} étage
 Ottawa (Ontario)
 K1A 0Y3
 Téléphone : 613-996-4359
 Télécopieur : 613-947-5286
 Courriel : equipment@nrcan.gc.ca

Le 4 mars 2017

[9-1-o]

**MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET DE LA
 PROTECTION CIVILE**

CODE CRIMINEL

*Désignation à titre de préposé aux empreintes
 digitales*

En vertu du paragraphe 667(5) du *Code criminel*, je nomme par la présente les personnes suivantes de la Gendarmerie royale du Canada à titre de préposé aux empreintes digitales :

Robert John Sayer
 Darin Thompson

Ottawa, le 16 février 2017

La sous-ministre adjointe
 Secteur de la sécurité communautaire et
 de la lutte contre le crime
Kathy Thompson

[9-1-o]

**DEPARTMENT OF PUBLIC SAFETY AND
EMERGENCY PREPAREDNESS**

CRIMINAL CODE

Designation as fingerprint examiner

Pursuant to subsection 667(5) of the *Criminal Code*, I hereby designate the following person of the Sault Ste. Marie Police Service as a fingerprint examiner:

Bradley Sweet

Ottawa, February 16, 2017

Kathy Thompson

Assistant Deputy Minister
Community Safety and Countering Crime Branch

[9-1-o]

**DEPARTMENT OF PUBLIC SAFETY AND
EMERGENCY PREPAREDNESS**

CRIMINAL CODE

Revocation of designation as fingerprint examiner

Pursuant to subsection 667(5) of the *Criminal Code*, I hereby revoke the designation of the following person of the Sault Ste. Marie Police Service as a fingerprint examiner:

Nicole Lynn Magnan

Ottawa, February 16, 2017

Kathy Thompson

Assistant Deputy Minister
Community Safety and Countering Crime Branch

[9-1-o]

GLOBAL AFFAIRS CANADACONSULTATIONS ON A POTENTIAL FREE TRADE
AGREEMENT WITH CHINA

On September 22, 2016, Prime Minister Justin Trudeau and Chinese Premier Li Keqiang announced that Canada and China had launched exploratory discussions for a possible Canada–China Free Trade Agreement (see press release).¹

¹ www.pm.gc.ca/eng/news/2016/09/23/joint-statement-between-canada-and-peoples-republic-china

**MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET DE LA
PROTECTION CIVILE**

CODE CRIMINEL

*Désignation à titre de préposé aux empreintes
digitales*

En vertu du paragraphe 667(5) du *Code criminel*, je nomme par la présente la personne suivante du service de police de Sault Ste. Marie à titre de préposé aux empreintes digitales :

Bradley Sweet

Ottawa, le 16 février 2017

La sous-ministre adjointe
Secteur de la sécurité communautaire et
de la lutte contre le crime

Kathy Thompson

[9-1-o]

**MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET DE LA
PROTECTION CIVILE**

CODE CRIMINEL

*Révocation de nomination à titre de préposé aux
empreintes digitales*

En vertu du paragraphe 667(5) du *Code criminel*, je révoque par la présente la nomination de la personne suivante du service de police de Sault Ste. Marie à titre de préposé aux empreintes digitales :

Nicole Lynn Magnan

Ottawa, le 16 février 2017

La sous-ministre adjointe
Secteur de la sécurité communautaire et
de la lutte contre le crime

Kathy Thompson

[9-1-o]

AFFAIRES MONDIALES CANADACONSULTATIONS SUR UN POSSIBLE ACCORD DE
LIBRE-ÉCHANGE AVEC LA CHINE

Le 22 septembre 2016, le premier ministre Justin Trudeau et le premier ministre chinois Li Keqiang ont annoncé que le Canada et la Chine avaient lancé des discussions exploratoires en vue d'un possible accord de libre-échange entre le Canada et la Chine (voir le communiqué de presse)¹.

¹ www.pm.gc.ca/fra/nouvelles/2016/09/23/declaration-conjointe-entre-canada-et-la-republique-populaire-de-chine

Parallel to the exploratory discussions, the Government of Canada is seeking the views of Canadians on how to best proceed regarding a possible Free Trade Agreement (FTA). This would include how to best improve market access and legal certainty and transparency for Canadian business, but also to understand any other related issues and concerns that are relevant when considering a possible FTA.

The Government is soliciting views from businesses, civil society organizations, labour unions, academia, individual Canadians, Indigenous groups, and provincial and territorial governments on objectives, key interests and potential concerns, which will help outline the parameters of a potential initiative.

Background

China is Canada's second-largest single-country trading partner and a key market for Canada in the Asia-Pacific region. In 2016, two-way merchandise trade amounted to \$85.3 billion. Canada's two-way foreign direct investment (FDI) relationship with China is also significant and reached \$33.0 billion at the end of 2015. China is Canada's largest source of international students and third largest source of tourists.

With a population of almost 1.4 billion, a GDP of C\$14.8 trillion in 2016, and a forecasted average annual economic growth rate of around 5.4% over the next 15 years, China and the Chinese market present opportunities for Canadian companies in a wide variety of sectors. China's ongoing transition to a more service-oriented, consumer-based economy and its growing middle class have created demand for quality agricultural and agri-food products, advanced manufacturing, reliable sources of energy, financial and professional services, and innovative technologies and service solutions.

A potential free trade agreement with China could result in economic gains for Canada by creating opportunities for Canadian firms, including small and medium-sized enterprises, that are looking to grow their business in international markets and by improving market access conditions for Canadian businesses operating in China. Canadian consumers may also benefit from a potential free trade agreement with China as a result of enhanced access to safe and affordable goods from China.

Parallèlement à ces discussions exploratoires, le gouvernement du Canada souhaite connaître l'opinion des Canadiens et des Canadiennes sur la meilleure marche à suivre en ce qui concerne un possible accord de libre-échange (ALE) avec la Chine. Il s'agit notamment de déterminer les meilleures façons d'améliorer l'accès au marché ainsi que d'accroître la certitude juridique et la transparence pour les entreprises canadiennes, mais aussi de cerner tous les enjeux et toutes les préoccupations liés à un possible ALE.

Le gouvernement sollicite donc le milieu entrepreneurial, communautaire, syndical, universitaire, mais également les particuliers, les groupes autochtones et les gouvernements provinciaux et territoriaux à partager leurs points de vue sur les objectifs, les principaux intérêts et les préoccupations potentielles d'un tel accord, et ce, de façon à aider le gouvernement à établir les paramètres d'une telle initiative.

Contexte

La Chine est le deuxième partenaire commercial étatique en importance du Canada et un marché important pour le pays dans la région de l'Asie-Pacifique. En 2016, le commerce bilatéral de marchandises se chiffrait à 85,3 milliards de dollars, tandis que les investissements directs étrangers entre les deux pays représentaient 33 milliards de dollars à la fin de 2015. La Chine est la source la plus importante d'étudiants étrangers au Canada ainsi que la troisième source en importance de touristes pour le pays.

Avec une population de plus de 1,4 milliard d'habitants, un PIB de 14,8 billions de dollars canadiens et une croissance économique annuelle moyenne prévue d'environ 5,4 % au cours des 15 prochaines années, la Chine et le marché chinois offrent aux entreprises canadiennes des opportunités dans un large éventail de secteurs. La transition actuelle de la Chine vers une économie axée davantage sur les services et les consommateurs et l'émergence d'une classe moyenne en pleine expansion ont créé une demande pour des produits agricoles et agroalimentaires de qualité, une fabrication de pointe, des sources d'énergie fiables, des services professionnels et financiers ainsi que des solutions novatrices en matière de technologies et de services.

Un possible accord de libre-échange avec la Chine pourrait se traduire par des gains économiques pour le Canada en offrant des occasions d'affaires aux entreprises canadiennes (y compris les petites et moyennes entreprises) qui souhaitent conquérir des marchés internationaux et en facilitant les conditions d'accès au marché pour les entreprises canadiennes établies en Chine. Les consommateurs canadiens pourraient également en bénéficier puisqu'une telle initiative permettrait aux Canadiens et aux Canadiennes d'avoir plus facilement accès à des biens sécuritaires et abordables fabriqués en Chine.

Canadians may have concerns about China, including issues relating to the environment, labour, gender equality, rule of law and human rights. Canada's comprehensive dialogue with China is central to a healthy relationship and allows Canada to relay the concerns of Canadians and to engage with a country that hosts one sixth of the world's population. A free trade agreement with China would not deter Canada from urging and working with China to meet its international obligations in these areas. As Canada pursues future trade agreements, it will ensure policy flexibility is reserved to protect the health, safety and environment of Canadians.

More information on the Government's consultations on a potential Canada–China Free Trade Agreement can be found at

- Global Affairs Canada
 - Consulting Canadians on a Possible Canada–China Free Trade Agreement²

All interested parties are invited to submit their views by June 2, 2017. Please be advised that any information received as a result of this consultation will be considered as public information, unless explicitly requested otherwise.

Submissions should include the following:

1. the contributor's name and address and, if applicable, the name of the contributor's organization, institution or business;
2. the specific issues being addressed; and
3. where possible, precise information on the rationale for the positions taken, including any significant impact it may have on Canada's domestic or international interests.

Contributions can be sent by email or mail to

Email: Chinatrade-consultations-commerceChine@international.gc.ca

Address: Canada–China trade consultations
Global Affairs Canada
Trade Negotiations Division - Asia (TCA)
Lester B. Pearson Building
125 Sussex Drive
Ottawa, Ontario K1A 0G2

Les Canadiens et les Canadiennes peuvent avoir certaines préoccupations face à la Chine, en ce qui a trait notamment aux questions liées à l'environnement, aux normes du travail, à l'égalité des sexes, à la primauté du droit et aux droits de la personne. Le dialogue approfondi du Canada avec la Chine est au centre d'une relation saine permettant d'exposer les préoccupations des Canadiens et Canadiennes et d'échanger avec ce pays qui regroupe un sixième de la population mondiale. Un accord de libre-échange avec la Chine n'empêcherait pas le Canada d'inciter et de travailler aux côtés de la Chine dans l'atteinte de ses obligations internationales dans ces domaines. Dans le cadre de tout projet d'accord commercial sur lequel le Canada travaille, le gouvernement s'assurera de préserver une flexibilité pour protéger la santé, la sécurité et l'environnement des Canadiens et des Canadiennes.

Vous trouverez des renseignements additionnels sur les consultations du gouvernement du Canada portant sur un possible accord de libre-échange entre le Canada et la Chine à l'endroit suivant :

- Affaires mondiales Canada :
 - Consultations publiques sur un possible accord de libre-échange entre le Canada et la Chine²

Toutes les parties intéressées sont invitées à présenter leurs points de vue d'ici le 2 juin 2017. Veuillez noter que toute information reçue dans le cadre de ces consultations sera considérée comme de l'information publique (sauf si les parties intéressées demandent explicitement que l'information ne soit pas rendue publique).

Veillez à inclure les éléments suivants lors de la présentation de vos points de vue :

1. Nom et adresse de la personne qui prépare le document et, s'il y a lieu, nom de l'organisation, de l'établissement ou de l'entreprise pour laquelle elle travaille;
2. Les questions précises soulevées;
3. Dans la mesure du possible, des renseignements précis pour justifier la position prise, y compris toute incidence majeure possible sur les intérêts nationaux ou internationaux du Canada.

La présentation de vos points de vue peut être transmise par courriel ou par la poste :

Courriel : Chinatrade-consultations-commerceChine@international.gc.ca

Adresse : Consultations sur le commerce Canada-Chine
Affaires mondiales Canada
Négociations commerciales – Asie (TCA)
Immeuble Lester B. Pearson
125, promenade Sussex
Ottawa (Ontario) K1A 0G2

² www.international.gc.ca/CanadaChinatrade

² www.international.gc.ca/commerceCanadaChine

Submissions by interested parties

The following are examples of areas where the Government would appreciate receiving views:

- Trade and investment interests:
 - Canadian goods of export or import interest (identified by HS/Tariff codes) that would benefit from expedited or phased-in removal of tariffs and other barriers by China or Canada;
 - Trade in services (identification of sectors, activities of export interest for Canadian service providers, market access barriers and domestic regulatory measures that either restrict or affect their ability to conduct business or deliver their service in China);
 - Temporary entry of business people from Canada into China and from China into Canada (e.g. any impediments when entering China, or Canada, to work on a temporary basis);
 - Electronic commerce (e.g. restrictive measures faced by Canadian suppliers of digital products and services in China);
 - Non-tariff barriers (such as import licensing, administration of tariff-rate quotas, taxes, lack of transparency), technical barriers to trade (including technical regulations, standards or conformity assessment procedures), and sanitary and phytosanitary measures;
 - Rules of origin, including the appropriate rules of origin for specific products or sectors;
 - Border and customs issues that have an impact on the movement of commercial goods into and out of China;
 - Investment barriers faced by Canadian investors in China, including restrictions imposed on foreign ownership or entry to market, questions of transparency of regulation and performance requirements;
 - Priority government procurement markets for Canadian suppliers in China at the central, provincial and local levels, the goods and services that Canadian suppliers are interested in selling to those government organizations, and barriers faced when selling or attempting to sell to governments in China;
 - Any incident affecting business practices when interacting with Chinese state-owned enterprises (in Canada or in China);
 - China's application and enforcement of intellectual property (IP) laws, regulations, policies or procedures that may result in discrimination against foreign intellectual property, and any requirements for the sharing or transfer of IP or confidential business information;

Présentation des points de vue par les parties intéressées

Voici des exemples de sujets sur lesquels le gouvernement souhaite connaître votre point de vue :

- Intérêts sur le plan des exportations/importations et des investissements :
 - Les produits canadiens (identifiés par les codes SH ou tarifaires) qui présentent un intérêt sur le plan des exportations et des importations et qui profiteraient de l'élimination rapide ou progressive des droits de douane et d'autres obstacles par la Chine ou le Canada;
 - Le commerce des services, plus particulièrement l'identification des secteurs et des activités qui présentent un intérêt sur le plan des exportations pour les fournisseurs de services canadiens, ainsi que les obstacles à l'accès au marché et les mesures réglementaires nationales qui limitent ou restreignent la capacité des fournisseurs de services canadiens à faire des affaires en Chine ou à y offrir leurs services;
 - L'admission temporaire des gens d'affaires canadiens en Chine et des gens d'affaires chinois au Canada (obstacles à l'entrée en Chine ou au Canada pour y travailler de façon temporaire);
 - Le commerce électronique, plus particulièrement l'identification des mesures restrictives imposées aux fournisseurs canadiens de produits ou de services électroniques en Chine;
 - Les obstacles non tarifaires (licences à l'importation, administration des contingents tarifaires, taxes, manque de transparence), les obstacles techniques au commerce (réglementation technique, normes ou procédures d'évaluation de la conformité) et les mesures sanitaires et phytosanitaires;
 - Les règles d'origine, y compris les règles d'origine appropriées pour des produits ou des secteurs particuliers;
 - Les procédures douanières ayant une incidence sur l'entrée des produits commerciaux en Chine ou leur sortie de Chine;
 - Les obstacles à l'investissement auxquels font face les investisseurs canadiens en Chine, y compris les restrictions imposées en matière de propriété étrangère ou d'entrée sur le marché, les questions relatives à la transparence de la réglementation, les exigences relatives au rendement;
 - Les marchés publics prioritaires pour les fournisseurs canadiens en Chine aux niveaux central, provincial et local, les biens et services que les fournisseurs canadiens aimeraient pouvoir leur vendre, et les obstacles rencontrés en vendant ou en essayant de vendre des produits ou des services aux gouvernements en Chine;

- Competition policy matters, including competition law enforcement or other measures affecting competition in China;
- Preferred approach to trade remedies taken on trade between China and Canada; and
- Any incidents of unfair business practices.
- Reflection of the interests and values of Canadians:
 - Sustainable development;
 - Corporate social responsibility;
 - Transparency;
 - Equality;
 - Good governance;
 - Rule of law;
 - Non-discrimination;
 - Respect for the environment;
 - Culture;
 - Labour rights; and
 - Human rights.
- Enhancement of the bilateral economic relationship:
 - Co-operation on science and technology;
 - Climate change;
 - Cultural and creative industries; and
 - Health and the environment.
- Other topics:
 - Risks to Canadian consumers and to Canada's plant and animal resource base resulting from the import of goods from China; and
 - Any other topics of interest or potential concern to Canadians related to a potential free trade agreement.
- Des difficultés rencontrées en faisant affaire avec des entreprises étatiques chinoises (que celles-ci soient au Canada ou en Chine);
- La protection des droits de propriété intellectuelle (PI) et le respect de ces droits, de même que la mise en application par la Chine des lois, des règlements, des politiques et des procédures susceptibles de se traduire par une discrimination à l'égard de la PI étrangère, et toute exigence relative au partage ou au transfert de la PI ou de renseignements commerciaux confidentiels;
- Les questions liées à la politique en matière de concurrence, y compris la mise en application des lois sur la concurrence ou d'autres mesures touchant la concurrence en Chine;
- L'approche privilégiée pour les recours commerciaux pour le commerce entre la Chine et le Canada;
- Tout exemple de pratiques commerciales inéquitables.
- Reflet des valeurs et des intérêts des Canadiens, notamment :
 - Le développement durable;
 - La responsabilité sociale des entreprises;
 - La transparence;
 - L'égalité;
 - La bonne gouvernance;
 - La primauté du droit;
 - La non-discrimination;
 - Le respect de l'environnement;
 - La culture;
 - Les droits des travailleurs;
 - Les droits de la personne.
- Renforcement de la relation économique entre la Chine et le Canada, notamment en ce qui a trait :
 - À la coopération dans le domaine des sciences et des technologies;
 - Aux changements climatiques;
 - Aux industries culturelles créatives;
 - À la santé et à l'environnement.
- Autres sujets :
 - Les risques résultant de l'importation de produits chinois pour les consommateurs canadiens et la faune et la flore du Canada;
 - Toute autre question digne d'intérêt ou potentiellement préoccupante pour les Canadiens relativement à un possible accord de libre-échange avec la Chine.

INNOVATION, SCIENCE AND ECONOMIC DEVELOPMENT CANADA**COMPETITION ACT***Revised Competition Act pre-merger notification transaction-size threshold for 2017*

Pursuant to subsection 110(8) of the *Competition Act*, I hereby determine that the amount for the year 2017, for the purposes of any of subsections 110(2) to (6) of the *Competition Act*, is 88 million dollars.

Navdeep Bains

Minister of Innovation, Science,
and Economic Development

[9-1-o]

INNOVATION, SCIENCE AND ECONOMIC DEVELOPMENT CANADA**DEPARTMENT OF INDUSTRY ACT****RADIOCOMMUNICATION ACT***Notice No. SMSE-009-17 — Consultation on the Licensing Framework for Non-Geostationary Satellite Orbit (NGSO) Systems and Clarification of Application Procedures for All Satellite Licence Applications*

The intent of this notice is to initiate, through the release of the above-mentioned document, a public consultation on modifications to various elements of Innovation, Science and Economic Development Canada's (ISED) licensing framework as it applies to non-geostationary satellite orbit (NGSO) systems. In particular, ISED is seeking views on whether to impose a limit on the number of licences issued per frequency band for certain commercial systems; changes to Canadian direction and control, coverage and capacity requirements; the removal of coexistence as an assessment criteria; and possible measures to be used in the event of domestic frequency coordination disputes. Views are also sought on a clarification to the first come, first served licensing rules as they apply to all satellite applications.

Following the comment period, ISED will issue updates to Radio Systems Policy RP-008 — *Policy Framework for Fixed-Satellite Service (FSS) and Broadcasting-Satellite Service (BSS)* and Client Procedures Circular CPC-2-6-02 — *Licensing of Space Stations* on ISED's Spectrum Management and Telecommunications website

INNOVATION, SCIENCES ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE CANADA**LOI SUR LA CONCURRENCE***Seuil révisé visant la taille des transactions devant faire l'objet d'un préavis de fusion en vertu de la Loi sur la concurrence pour 2017*

En vertu du paragraphe 110(8) de la *Loi sur la concurrence*, je détermine par la présente que la somme pour l'année 2017, pour l'application de l'un ou l'autre des paragraphes 110(2) à (6) de la *Loi sur la concurrence*, est de 88 millions de dollars.

Le ministre de l'Innovation, des Sciences et
du Développement économique

Navdeep Bains

[9-1-o]

INNOVATION, SCIENCES ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE CANADA**LOI SUR LE MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE****LOI SUR LA RADIOCOMMUNICATION***Avis n° SMSE-009-17 — Consultation sur le cadre de délivrance de licences pour les systèmes à satellites non géostationnaires et clarification des procédures pour toutes les demandes de licence relatives à des satellites*

Le but du présent avis est de lancer, par la diffusion du document mentionné ci-dessus, une consultation publique concernant les modifications apportées à divers éléments du cadre de délivrance de licences d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE) pour les systèmes à satellites non géostationnaires. Plus particulièrement, ISDE sollicite des observations sur l'imposition d'un nombre limite de systèmes commerciaux autorisés par bande de fréquences, sur les modifications apportées aux exigences concernant la direction, le contrôle, la couverture et la capacité du Canada, sur la suppression de la coexistence à titre de critère d'évaluation, et sur les mesures qui pourraient être utilisées en cas de conflits lors de la coordination de fréquences au pays. ISDE sollicite également des commentaires sur une clarification des règles de délivrance de licences en vertu du principe du premier arrivé, premier servi pour toutes les demandes relatives à des satellites.

Après la période de commentaires, ISDE diffusera une version à jour de la Politique des systèmes radio PR-008 — *Cadre de politique pour le service fixe par satellite (SFS) et le service de radiodiffusion par satellite (SRS)* et de la Circulaire des procédures concernant les clients CPC-2-6-02 — *Délivrance de licence aux stations spatiales*

at www.ic.gc.ca/spectrum. Two weeks following the publication of these updates, the moratorium on licence applications for commercial NGSO systems will be lifted. A Spectrum Advisory Bulletin will be published on the Department's website to provide advance notice, but there will be no accompanying notice in the *Canada Gazette*.

Submitting comments

Interested parties should submit their comments no later than April 3, 2017. Soon after the close of the comment period, all comments will be posted on ISED's Spectrum Management and Telecommunications website at www.ic.gc.ca/spectrum.

The Department will also provide interested parties with the opportunity to reply to comments from other parties. Reply comments will be accepted for 15 days following the posting of comments. All comments and reply comments will be reviewed and considered by the Department in arriving at a final position on the issues raised in the consultation.

Respondents are requested to provide their comments in electronic format (Microsoft Word or Adobe PDF), along with a note specifying the software, version number and operating system used, to the following email address: ic.satelliteauthorization-autorisationsatellite.ic@canada.ca. Written submissions should be addressed to the Director General, Engineering, Planning and Standards Branch, Innovation, Science and Economic Development Canada, 235 Queen Street, 6th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0H5.

All submissions should cite the *Canada Gazette*, Part I, the publication date, the title, and the notice reference number (SMSE-009-17).

Obtaining copies

Copies of this notice and of any documents referred to herein are available electronically on ISED's Spectrum Management and Telecommunications website at www.ic.gc.ca/spectrum.

Official versions of *Canada Gazette* notices can be viewed at www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/index-eng.html.

February 22, 2017

Martin Proulx

Director General
Engineering, Planning and Standards Branch

sur le site Web de Gestion du spectre et télécommunications d'ISDE à l'adresse www.ic.gc.ca/spectre. Deux semaines après la publication de ces versions actualisées, le moratoire sur les demandes de licence pour des systèmes satellites non géostationnaires commerciaux sera levé. Un Bulletin consultatif sur le spectre sera publié sur le site Web du Ministère pour donner un préavis, sans aucun avis d'accompagnement dans la *Gazette du Canada*.

Présentation de commentaires

Les parties intéressées sont invitées à présenter leurs commentaires au plus tard le 3 avril 2017. Peu après la clôture de la période de présentation de commentaires, toutes les observations reçues seront affichées sur le site Web de Gestion du spectre et télécommunications d'ISDE à l'adresse www.ic.gc.ca/spectre.

Le Ministère donnera aussi aux intéressés l'occasion de répondre aux commentaires formulés par d'autres parties. Ces réponses seront acceptées pendant une période de 15 jours après la publication des commentaires. Tous les commentaires et réponses aux commentaires seront examinés et pris en compte par le Ministère lors de la prise de décisions finales concernant les questions soulevées au cours de la consultation.

Les répondants sont invités à soumettre leurs observations en format électronique (Microsoft Word ou Adobe PDF), accompagnées d'une note précisant le logiciel, la version du logiciel et le système d'exploitation, à l'adresse de courriel suivante : ic.satelliteauthorization-autorisationsatellite.ic@canada.ca. Les observations par écrit doivent être envoyées par la poste au Directeur général, Direction générale du génie, de la planification et des normes, Innovation, Sciences et Développement économique Canada, 235, rue Queen, 6^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0H5.

Toutes les présentations doivent citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, la date de publication, le titre et le numéro de référence de l'avis (SMSE-009-17).

Obtention de copies

Le présent avis et tout document cité sont affichés sur le site Web de Gestion du spectre et télécommunications d'ISDE à l'adresse www.ic.gc.ca/spectre.

On peut obtenir la version officielle des avis de la *Gazette du Canada* à l'adresse suivante : www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/index-fra.html.

Le 22 février 2017

Le directeur général

Direction générale du génie, de la planification et des normes

Martin Proulx

INNOVATION, SCIENCE AND ECONOMIC DEVELOPMENT CANADA**RADIOCOMMUNICATION ACT**

Notice No. SMSE-004-17 — Release of RSS-247, Issue 2

Notice is hereby given that Innovation, Science and Economic Development Canada (ISED) has published the following standard:

- Radio Standards Specification RSS-247, Issue 2, *Digital Transmission Systems (DTSSs), Frequency Hopping Systems (FHSs) and Licence-Exempt Local Area Network (LE-LAN) Devices*

This document will come into force upon its publication on the Spectrum Management and Telecommunications official publications web page at www.ic.gc.ca/eic/site/smt-gst.nsf/eng/h_sf01841.html.

This standard sets out certification requirements for radio apparatus operating in the bands 902-928 MHz, 2400-2483.5 MHz and 5725-5850 MHz employing frequency hopping, digital modulation and/or a combination (hybrid) of both techniques. It also includes licence-exempt local area network (LE-LAN) devices operating in the bands 5150-5250 MHz, 5250-5350 MHz, 5470-5725 MHz and 5725-5850 MHz.

It should be noted that a transition period ending six months following the publication of RSS-247, Issue 2, on the Spectrum Management and Telecommunications website at www.ic.gc.ca/spectrum is being provided. During that time, compliance with either RSS-247, Issue 2, or RSS-247, Issue 1, will be accepted. After that time, only applications for certification of equipment under RSS-247, Issue 2, will be accepted.

General information

The Radio Equipment Standards lists will be amended accordingly.

Submitting comments

Interested parties are requested to provide their comments within 90 days of the date of publication of this notice using the online “General Inquiry” form at www.ic.gc.ca/res_general. Comments and suggestions for improving these standards may be submitted online using the “Standard Change Request” form at www.ic.gc.ca/res_change.

INNOVATION, SCIENCES ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE CANADA**LOI SUR LA RADIOCOMMUNICATION**

Avis n° SMSE-004-17 — Publication du CNR-247, 2^e édition

Avis est par la présente donné qu’Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE) a publié le document suivant :

- Le Cahier des charges sur les normes radioélectriques CNR-247, 2^e édition, *Systèmes de transmission numérique (STN), systèmes à sauts de fréquence (SSF) et dispositifs de réseaux locaux exempts de licence (RL-EL)*

Ce document entrera en vigueur au moment de sa publication sur la page des publications officielles du site Web de Gestion du spectre et télécommunications (www.ic.gc.ca/eic/site/smt-gst.nsf/fra/h_sf01841.html).

Le CNR-247 établit les exigences de certification relatives aux appareils radio utilisés dans les bandes de 902 à 928 MHz, de 2 400 à 2 483,5 MHz et de 5 725 à 5 850 MHz et employant les sauts de fréquence, la modulation numérique ou une combinaison (hybride) des deux techniques. Il vise aussi les dispositifs de réseaux locaux exempts de licence (RL-EL) utilisés dans les bandes de 5 150 à 5 250 MHz, de 5 250 à 5 350 MHz, de 5 470 à 5 725 MHz et de 5 725 à 5 850 MHz.

À noter qu’il y aura une période de transition qui prendra fin six mois après la publication du CNR-247, 2^e édition, sur le site Web de Gestion du spectre et télécommunications (www.ic.gc.ca/spectre), et au cours de laquelle la conformité à la 2^e ou à la 1^{re} édition du CNR-247 sera acceptée. Après cette date, seules les demandes relatives à la certification de matériel conformément à la 2^e édition du CNR-247 seront acceptées.

Renseignements généraux

Les listes des normes applicables au matériel radio seront modifiées en conséquence.

Présentation de commentaires

Les intéressés sont invités à envoyer leurs commentaires en ligne en utilisant le formulaire « Demande générale » au www.ic.gc.ca/generale_nmr, dans un délai de 90 jours à compter de la date de publication du présent avis. Les commentaires et suggestions pour améliorer ces normes peuvent être soumis en ligne en utilisant le formulaire « Demande de changement à la norme » au www.ic.gc.ca/changement_nmr.

Obtaining copies

Copies of this notice and of documents referred to herein are available electronically on the Spectrum Management and Telecommunications website at www.ic.gc.ca/spectrum.

Official versions of *Canada Gazette* notices can be viewed at www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/index-eng.html.

February 2017

Martin Proulx

Director General
Engineering, Planning and Standards Branch

[9-1-o]

PRIVY COUNCIL OFFICE*Appointment opportunities*

We know that our country is stronger — and our government more effective — when decision-makers reflect Canada's diversity. Moving forward, the Government of Canada will use an appointment process that is transparent and merit-based, strives for gender parity, and ensures that Indigenous Canadians and minority groups are properly represented in positions of leadership. We will continue to search for Canadians who reflect the values that we all embrace: inclusion, honesty, fiscal prudence, and generosity of spirit. Together, we will build a government as diverse as Canada.

The Government of Canada is currently seeking applications from diverse and talented Canadians from across the country who are interested in the following positions.

Current opportunities

The following opportunities for appointments to Governor in Council positions are currently open for applications. Every opportunity is open for a minimum of two weeks from the date of posting on the Governor in Council Appointments website (<http://www.appointments-nominations.gc.ca/slctnPres.asp?menu=1&lang=eng>).

Position	Organization	Closing date
Chairperson	Canadian Museum for Human Rights	March 7, 2017

Pour obtenir des copies

Le présent avis ainsi que les documents cités sont affichés sur le site Web de Gestion du spectre et télécommunications à l'adresse suivante : www.ic.gc.ca/spectre.

On peut obtenir la version officielle des avis de la *Gazette du Canada* à l'adresse suivante : www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/index-fra.html.

Février 2017

Le directeur général

Direction générale du génie, de la planification et des normes

Martin Proulx

[9-1-o]

BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ*Possibilités de nominations*

Nous savons que notre pays est plus fort et notre gouvernement plus efficace lorsque les décideurs reflètent la diversité du Canada. À l'avenir, le gouvernement du Canada suivra un processus de nomination transparent et fondé sur le mérite qui s'inscrit dans le droit fil de l'engagement du gouvernement à assurer la parité entre les sexes et une représentation adéquate des Canadiens autochtones et des groupes minoritaires dans les postes de direction. Nous continuerons de rechercher des Canadiens qui incarnent les valeurs qui nous sont chères : l'inclusion, l'honnêteté, la prudence financière et la générosité d'esprit. Ensemble, nous créerons un gouvernement aussi diversifié que le Canada.

Le gouvernement du Canada sollicite actuellement des candidatures auprès de divers Canadiens talentueux provenant de partout au pays qui manifestent un intérêt pour les postes suivants.

Possibilités d'emploi actuelles

Les possibilités de nominations des postes pourvus par décret suivantes sont actuellement ouvertes aux demandes. Chaque possibilité est ouverte aux demandes pour un minimum de deux semaines à compter de la date de la publication sur le site Web des nominations par le gouverneur en conseil (<http://www.appointments-nominations.gc.ca/slctnPres.asp?menu=1&lang=fra>).

Poste	Organisation	Date de clôture
Président(e)	Musée canadien pour les droits de la personne	7 mars 2017

Position	Organization	Closing date	Poste	Organisation	Date de clôture
Chairperson	Canadian Museum of History	March 7, 2017	Président(e)	Musée canadien de l'histoire	7 mars 2017
Vice-Chairperson	Canadian Museum of History	March 7, 2017	Vice-président(e)	Musée canadien de l'histoire	7 mars 2017
Chairperson	Canadian Museum of Immigration at Pier 21	March 7, 2017	Président(e)	Musée canadien de l'immigration du Quai 21	7 mars 2017
Chairperson	Canadian Museum of Nature	March 7, 2017	Président(e)	Musée canadien de la nature	7 mars 2017
Chairperson	Canadian Radio-television and Telecommunications Commission	March 6, 2017	Président(e)	Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	6 mars 2017
Regional Member (Manitoba/Saskatchewan)	Canadian Radio-television and Telecommunications Commission	March 6, 2017	Membre régional(e) (Manitoba/Saskatchewan)	Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	6 mars 2017
Regional Member (Ontario)	Canadian Radio-television and Telecommunications Commission	March 6, 2017	Membre régional(e) (Ontario)	Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	6 mars 2017
Vice-Chairperson (Broadcasting)	Canadian Radio-television and Telecommunications Commission	March 6, 2017	Vice-président(e) (Radiodiffusion)	Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	6 mars 2017
Member (Yukon Territory)	Historic Sites and Monuments Board of Canada	March 7, 2017	Membre (Territoire du Yukon)	Commission des lieux et monuments historiques du Canada	7 mars 2017
Chairperson	National Capital Commission	March 8, 2017	Président(e) du conseil	Commission de la capitale nationale	8 mars 2017
Chairperson	National Gallery of Canada	March 7, 2017	Président(e)	Musée des beaux-arts du Canada	7 mars 2017
Vice-Chairperson	National Gallery of Canada	March 7, 2017	Vice-président(e)	Musée des beaux-arts du Canada	7 mars 2017
Commissioner	Office of the Commissioner for Federal Judicial Affairs Canada	March 6, 2017	Commissaire	Commissariat à la magistrature fédérale Canada	6 mars 2017
Chairperson	Patented Medicine Prices Review Board	March 13, 2017	Président(e) du conseil	Conseil d'examen du prix des médicaments brevetés	13 mars 2017
Member	Patented Medicine Prices Review Board	March 13, 2017	Membre	Conseil d'examen du prix des médicaments brevetés	13 mars 2017
Vice-Chairperson (Appeal Division)	Social Security Tribunal	March 21, 2017	Vice-président(e) (Division d'appel)	Tribunal de la sécurité sociale	21 mars 2017
Vice-Chairperson (General Division, Employment Insurance Section)	Social Security Tribunal	March 21, 2017	Vice-président(e) (Division générale, section de l'assurance-emploi)	Tribunal de la sécurité sociale	21 mars 2017
Vice-Chairperson (General Division, Income Security Section)	Social Security Tribunal	March 21, 2017	Vice-président(e) (Division générale, section de la sécurité du revenu)	Tribunal de la sécurité sociale	21 mars 2017

Position	Organization	Closing date
Chairperson	Standards Council of Canada	March 6, 2017
Chief Executive Officer	Standards Council of Canada	March 6, 2017
Members	Standards Council of Canada	March 6, 2017
Members	Transportation Appeal Tribunal of Canada	March 20, 2017

Upcoming opportunities

New opportunities that will be posted in the coming weeks.

Position	Organization
President (Chief Executive Officer)	Atomic Energy of Canada Limited
Commissioner for Workers	Canada Employment Insurance Commission
Chairperson	Canada Foundation for Innovation
President	Canadian Centre for Occupational Health and Safety
Chairperson	Canadian International Trade Tribunal
Directors	First Nations Financial Management Board
Sergeant-at-Arms	House of Commons
Chairperson	National Battlefields Commission
Commissioner	National Battlefields Commission
Procurement Ombudsman	Office of the Procurement Ombudsman

Ongoing opportunities

Opportunities posted on an ongoing basis.

Position	Organization
Members (full-time)	Veterans Review and Appeal Board

[9-1-o]

Poste	Organisation	Date de clôture
Président(e) du conseil	Conseil canadien des normes	6 mars 2017
Directeur(trice) général(e)	Conseil canadien des normes	6 mars 2017
Membres	Conseil canadien des normes	6 mars 2017
Membres	Tribunal d'appel des transports du Canada	20 mars 2017

Possibilités d'emploi à venir

Nouvelles possibilités de nominations qui seront affichées dans les semaines à venir.

Poste	Organisation
Président(e) et premier(ère) dirigeant(e)	Énergie atomique du Canada, Limitée
Commissaire des travailleurs et travailleuses	Commission de l'assurance-emploi du Canada
Président(e)	Fondation canadienne pour l'innovation
Président(e)	Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail
Président(e)	Tribunal canadien du commerce extérieur
Conseillers(ères)	Conseil de gestion financière des premières nations
Sergent(e) d'armes	Chambre des communes
Président(e)	Commission des champs de bataille nationaux
Commissaire	Commission des champs de bataille nationaux
Ombudsman de l'approvisionnement	Bureau de l'ombudsman de l'approvisionnement

Possibilités d'emploi permanentes

Possibilités affichées de manière continue.

Poste	Organisation
Membres titulaires	Tribunal des anciens combattants (révision et appel)

[9-1-o]

PARLIAMENT

HOUSE OF COMMONS

First Session, Forty-Second Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 28, 2015.

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

Marc Bosc

Acting Clerk of the House of Commons

PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session, quarante-deuxième 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 novembre 2015.

Pour d'autres renseignements, prière de communiquer avec le Bureau des affaires émanant des députés à l'adresse suivante : Chambre des communes, Édifice du Centre, pièce 134-C, Ottawa (Ontario) K1A 0A6, 613-992-6443.

Le greffier par intérim de la Chambre des communes

Marc Bosc

COMMISSIONS

CANADA BORDER SERVICES AGENCY

SPECIAL IMPORT MEASURES ACT

Certain silicon metal — Décisions

On February 20, 2017, pursuant to subsection 31(1) of the *Special Import Measures Act* (SIMA), the Canada Border Services Agency (CBSA) initiated investigations into the alleged injurious dumping of certain silicon metal originating in or exported from the Federative Republic of Brazil (Brazil), the Republic of Kazakhstan (Kazakhstan), Lao People's Democratic Republic, Malaysia, the Kingdom of Norway (Norway), the Russian Federation and the Kingdom of Thailand (Thailand), and the alleged injurious subsidizing of certain silicon metal originating in or exported from Brazil, Kazakhstan, Malaysia, Norway and Thailand.

The subject goods are usually classified under the following Harmonized System number:

2804.69.00.00

The Canadian International Trade Tribunal (CITT) will conduct a preliminary inquiry into the question of injury to the Canadian industry. The CITT will make a decision within 60 days of the date of initiation. If the CITT concludes that the evidence does not disclose a reasonable indication of injury, the investigations will be terminated.

Information

The *Statement of Reasons* regarding these decisions will be issued within 15 days following the decisions and will be available on the CBSA website at www.cbsa-asfc.gc.ca/sima-lmsi or by contacting the SIMA Registry and Disclosure Unit by telephone at 613-948-4605 or by email at simaregistry@cbsa-asfc.gc.ca.

Representations

Interested persons are invited to file written submissions presenting facts, arguments and evidence relevant to the alleged dumping and subsidizing. Written submissions should be forwarded to the Canada Border Services Agency, Trade and Anti-dumping Programs Directorate, SIMA Registry and Disclosure Unit, 100 Metcalfe Street, 11th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0L8. To be given consideration in these investigations, this information should be received by July 10, 2017.

COMMISSIONS

AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS DU CANADA

LOI SUR LES MESURES SPÉCIALES D'IMPORTATION

Certaines concentrations de silicium-métal — Décisions

Le 20 février 2017, conformément au paragraphe 31(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI), l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) a ouvert des enquêtes sur le présumé dumping dommageable de certaines concentrations de silicium-métal originaires ou exportées de la République fédérative du Brésil (Brésil), de la République du Kazakhstan (Kazakhstan), de la République démocratique populaire lao, de la Malaisie, du Royaume de Norvège (Norvège), de la Fédération de Russie et du Royaume de Thaïlande (Thaïlande), et le présumé subventionnement dommageable de certaines concentrations de silicium-métal originaires ou exportées du Brésil, du Kazakhstan, de la Malaisie, de la Norvège et de la Thaïlande.

Les marchandises en cause sont habituellement classées sous le numéro de classement du Système harmonisé suivant :

2804.69.00.00

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (TCCE) mènera une enquête préliminaire sur la question de dommage causé à l'industrie canadienne. Le TCCE rendra une décision à cet égard dans les 60 jours suivant l'ouverture des enquêtes. Si le TCCE conclut que les éléments de preuve n'indiquent pas, de façon raisonnable, qu'un dommage a été causé, les enquêtes prendront fin.

Renseignements

L'*Énoncé des motifs* portant sur ces décisions sera émis dans les 15 jours suivant les décisions et sera affiché sur le site Web de l'ASFC à l'adresse suivante : www.asfc.gc.ca/lmsi ou en communiquant avec le Centre de dépôt et de communication des documents de la LMSI par téléphone au 613-948-4605 ou par courriel à simaregistry@cbsa-asfc.gc.ca.

Observations

Les personnes intéressées sont invitées à soumettre par écrit tous les faits, arguments et éléments de preuve qu'elles jugent pertinents en ce qui concerne le présumé dumping et subventionnement. Les exposés écrits doivent être envoyés à l'Agence des services frontaliers du Canada, Direction des programmes commerciaux et antidumping, Centre de dépôt et de communication des documents de la LMSI, 100, rue Metcalfe, 11^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0L8. Nous devons recevoir ces renseignements d'ici le 10 juillet 2017 pour qu'ils soient pris en considération dans le cadre de ces enquêtes.

Any information submitted by interested persons concerning these investigations will be considered public information unless clearly marked confidential. When a submission is marked confidential, a non-confidential edited version of the submission must also be provided.

Ottawa, February 20, 2017

Brent McRoberts

Director General
Trade and Anti-dumping Programs Directorate

[9-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

APPEALS

Notice No. HA-2016-025

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

<i>Customs Act</i> Best Buy Canada Ltd. v. President of the Canada Border Services Agency	
Date of Hearing	April 4, 2017
Appeal No.	AP-2016-027
Goods in Issue	"Z-Line Designs" floor stands for flat panel televisions
Issue	Whether the goods in issue are properly classified under tariff item No. 9403.20.00 as other metal furniture, and tariff item No. 9403.60.10 as other wooden furniture for domestic purposes, as determined by the President of the Canada Border Services Agency, or should be classified under tariff item No. 8529.90.90 as other parts suitable for use solely or principally with the apparatus of heading Nos. 85.25 to 85.28, as claimed by Best Buy Canada Ltd.
Tariff Items at Issue	Best Buy Canada Ltd.—8529.90.90 President of the Canada Border Services Agency—9403.20.00 and 9403.60.10

Tous les renseignements présentés par les personnes intéressées dans le cadre de ces enquêtes seront considérés comme publics à moins qu'il ne soit clairement indiqué qu'ils sont confidentiels. Si l'exposé d'une personne intéressée contient des renseignements confidentiels, une version non confidentielle doit aussi être présentée.

Ottawa, le 20 février 2017

Le directeur général

Direction des programmes commerciaux et antidumping

Brent McRoberts

[9-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

APPELS

Avis n° HA-2016-025

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) tiendra des audiences publiques afin d'entendre les appels mentionnés ci-dessous. Les audiences débiteront à 9 h 30 et auront lieu dans la salle d'audience n° 2 du Tribunal, 18^e étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario). Les personnes intéressées qui ont l'intention d'assister à l'une ou l'autre des audiences doivent s'adresser au Tribunal en composant le 613-998-9908 si elles désirent plus de renseignements ou si elles veulent confirmer la date d'une audience.

<i>Loi sur les douanes</i> Best Buy Canada Ltd. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada	
Date de l'audience	4 avril 2017
Appel n°	AP-2016-027
Marchandises en cause	Pieds pour télévisions à écran plat « Z-Line Designs »
Question en litige	Déterminer si les marchandises en cause sont correctement classées dans le numéro tarifaire 9403.20.00 à titre d'autres meubles en métal, et dans le numéro tarifaire 9403.60.10 à titre d'autres meubles en bois pour usages domestiques, comme l'a déterminé le président de l'Agence des services frontaliers du Canada, ou si elles doivent être classées dans le numéro tarifaire 8529.90.90 à titre d'autres parties reconnaissables comme étant exclusivement ou principalement destinées aux appareils des positions n°s 85.25 à 85.28, comme le soutient Best Buy Canada Ltd.
Numéros tarifaires en cause	Best Buy Canada Ltd. — 8529.90.90 Président de l'Agence des services frontaliers du Canada — 9403.20.00 et 9403.60.10

<i>Customs Act</i> Costco Wholesale Canada Ltd. v. President of the Canada Border Services Agency	
Date of Hearing	April 6, 2017
Appeal No.	AP-2015-014
Goods in Issue	Laundry Bags
Issue	Whether the goods in issue are properly classified under tariff item No. 6307.90.99 as other made up articles of other textile materials, as determined by the President of the Canada Border Services Agency, or should be classified under tariff item No. 4819.40.00 as other sacks and bags, including cones, or, alternatively, under tariff item No. 9403.89.19 as other furniture and parts thereof, as claimed by Costco Wholesale Canada Ltd.
Tariff Items at Issue	Costco Wholesale Canada Ltd.—4819.40.00 or 9403.89.19 President of the Canada Border Services Agency—6307.90.99

[9-1-o]

<i>Loi sur les douanes</i> Costco Wholesale Canada Ltd. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada	
Date de l'audience	6 avril 2017
Appel n°	AP-2015-014
Marchandises en cause	Sacs à linge sale
Question en litige	Déterminer si les marchandises en cause sont correctement classées dans le numéro tarifaire 6307.90.99 à titre d'autres articles confectionnés d'autres matières textiles, comme l'a déterminé le président de l'Agence des services frontaliers du Canada, ou si elles doivent être classées dans le numéro tarifaire 4819.40.00 à titre d'autres sacs, sachets, pochettes (autres que celles pour disques) et cornets, ou, subsidiairement, dans le numéro tarifaire 9403.89.19 à titre d'autres meubles et leurs parties, comme le soutient Costco Wholesale Canada Ltd.
Numéros tarifaires en cause	Costco Wholesale Canada Ltd. — 4819.40.00 ou 9403.89.19 Président de l'Agence des services frontaliers du Canada — 6307.90.99

[9-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL**COMMENCEMENT OF INTERIM REVIEW***Certain fasteners*

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) hereby gives notice that, pursuant to subsection 76.01(1) of the *Special Import Measures Act* (SIMA), it has initiated an interim review (Interim Review No. RD-2016-003) of its order made on January 5, 2015, in Expiry Review No. RR-2014-001, continuing, with amendment, its order made on January 6, 2010, in Expiry Review No. RR-2009-001, continuing, with amendment, its findings made on January 7, 2005, in Inquiry No. NQ-2004-005, concerning the dumping of certain carbon steel fasteners originating in or exported from the People's Republic of China and Chinese Taipei and the subsidizing of such products originating in or exported from the People's Republic of China, excluding the products described in the orders and findings cited above (see Appendix).

On September 1, 2016, the Tribunal received a request from O'Berry Enterprises Inc. for an interim review of the order excluding the following product:

Square drive wood screws, scored so that upper portion of the screw and head can be easily snapped off, 3" or

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR**OUVERTURE DE RÉEXAMEN INTERMÉDIAIRE***Certaines pièces d'attache*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) donne avis par les présentes, conformément au paragraphe 76.01(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI), qu'il a entrepris un réexamen intermédiaire (réexamen intermédiaire n° RD-2016-003) de son ordonnance rendue le 5 janvier 2015, dans le cadre du réexamen relatif à l'expiration n° RR-2014-001, prorogeant, avec modification, son ordonnance rendue le 6 janvier 2010, dans le réexamen relatif à l'expiration n° RR-2009-001, prorogeant, avec modification, ses conclusions rendues le 7 janvier 2005, dans le cadre de l'enquête n° NQ-2004-005, concernant le dumping de certaines pièces d'attache en acier au carbone originaires ou exportées de la République populaire de Chine et du Taipei chinois et le subventionnement de tels produits originaires ou exportés de la République populaire de Chine, à l'exclusion des produits décrits dans les ordonnances et conclusions précitées (voir Annexe).

Le 1^{er} septembre 2016, O'Berry Entreprises Inc. a demandé au Tribunal de procéder à un réexamen intermédiaire de l'ordonnance pour exclure le produit suivant :

vis à bois à empreinte carrée, dont la partie supérieure de la tige est amincie pour que la tête puisse facilement

3.5" in length, of a #8 or #9 diameter, threaded in part with 8 threads per inch and in part with 9 threads per inch, with the remainder unthread, and covered in a Gleitmo 615 lubricant coating (or equivalent coating).

On September 9, 2016, the Tribunal informed all parties to Expiry Review No. RR-2014-001 that it had received the request for interim review from O'Berry Enterprises Inc., that the Tribunal had determined that the request was properly documented, and that the parties could make representations to the Tribunal concerning whether the request warranted commencing an interim review.

On September 26, 2016, Leland Industries Inc., Spaenaur Inc., and Visqué Inc. filed submissions on the request for interim review.

On October 5, 2016, O'Berry Enterprises Inc. filed reply submissions.

The Tribunal has examined the request and submissions, and has decided that an interim review limited to the exclusion request by O'Berry Enterprises Inc. is warranted.

Each person or government wishing to participate in the interim review must file a notice of participation with the Tribunal on or before noon on March 6, 2017. Each counsel who intends to represent a party in the interim review must file a notice of representation, as well as a declaration and undertaking, with the Tribunal on or before noon on March 6, 2017.

Please note that the Tribunal will consider, in determining whether to grant the exclusion request, all submissions that have already been filed by parties and/or their counsel. While parties and counsel are welcome to file additional submissions regarding new evidence or arguments, they need not make additional submissions that merely repeat or restate the points they have already raised.

On March 10, 2017, the Tribunal will distribute the public information to all parties that have filed notices of participation and the confidential information to counsel who have filed a declaration and undertaking with the Tribunal.

In accordance with paragraph 25(c) of the Rules, the Tribunal will conduct the interim review by way of written submissions. Interested parties are invited to file written submissions with the Tribunal no later than noon on March 24, 2017. Each person or government that files a submission in response to the notice of commencement of interim review will be given an opportunity to respond in

être enlevée, de 3 à 3,5 pouces de longueur, calibre 8 ou 9, filetage partiel de 8 filets au pouce et de 9 filets au pouce, le reste de la tige n'étant pas fileté, enduit lubrifiant Gleitmo 615 (ou enduit équivalent)

Le 9 septembre 2016, le Tribunal a avisé les parties au réexamen relatif à l'expiration n° RR-2014-001 que O'Berry Enterprises Inc. avait déposé auprès du Tribunal une demande de réexamen intermédiaire, que le Tribunal avait déterminé que le dossier de la demande était complet et que les parties pouvaient déposer des observations à savoir si la demande justifiait l'ouverture d'un réexamen intermédiaire.

Le 26 septembre 2016, Leland Industries Inc., Spaenaur Inc., et Visqué Inc. ont déposé des observations sur la demande de réexamen intermédiaire.

Le 5 octobre 2016, O'Berry Enterprises Inc. a déposé des observations en réponse.

Après examen de la demande et des observations, le Tribunal a décidé qu'un réexamen intermédiaire se limitant à la demande d'exclusion de O'Berry Enterprises Inc. est justifié.

Chaque personne ou chaque gouvernement qui souhaite participer au réexamen intermédiaire doit déposer auprès du Tribunal, au plus tard à midi le 6 mars 2017, un avis de participation. Chaque conseiller qui désire représenter une partie au réexamen intermédiaire doit déposer auprès du Tribunal un avis de représentation ainsi qu'un acte de déclaration et d'engagement en matière de confidentialité au plus tard à midi le 6 mars 2017.

Veillez noter que le Tribunal prendra en considération dans son examen de la demande d'exclusion toutes les observations déjà déposées par les parties et/ou les conseillers juridiques. Bien que les parties et les conseillers juridiques soient libres de déposer des observations supplémentaires concernant de nouveaux éléments de preuve ou de nouveaux arguments, ils n'ont pas à déposer des observations additionnelles qui ne font que répéter ou réaffirmer les points déjà soulevés.

Le 10 mars 2017, le Tribunal fera parvenir les renseignements publics aux parties qui ont déposé un avis de participation et les renseignements confidentiels aux conseillers juridiques qui ont déposé un acte de déclaration et d'engagement auprès du Tribunal.

Conformément à l'alinéa 25c) des Règles, le Tribunal tiendra une audience sur pièces dans le cadre du réexamen intermédiaire. Les parties intéressées peuvent déposer des exposés écrits auprès du Tribunal au plus tard à midi le 24 mars 2017. Chaque personne ou chaque gouvernement qui dépose un exposé en réponse à l'avis d'ouverture de réexamen intermédiaire aura l'occasion de répondre

writing to the representations of other persons or governments. Persons or governments wishing to respond to the submissions must do so no later than noon on April 10, 2017. All submissions must be filed with the Tribunal in three copies.

Submissions should be based exclusively on public information. However, relevant confidential information may be filed, if necessary, along with a comprehensive public summary or public edited version of the confidential information. Confidential submissions will be made available to counsel who have filed the relevant declarations and undertakings.

Parties are required to serve each other. Public submissions are to be served on counsel and those parties who are not represented by counsel. Confidential submissions are to be served only on counsel who have access to the confidential record and who have filed an Undertaking with the Tribunal. This information will be included in the List of Participants which will be distributed to counsel and parties no later than noon on March 7, 2017. Submissions are to be served in accordance with the directions below:

1. Submissions that contain information that is confidential to your company/government or your client may be served by electronic means provided you are willing to accept the associated risks.
2. Submissions that contain third-party confidential information, meaning confidential information belonging to a company/government that is not your own or that is not represented by you must be served by courier. Service must be effected so that the said submissions arrive on the stated due dates as set out above.

Please note that proof of service must be filed with the Tribunal at the same time as the required copies are served on the Tribunal. Please see the Tribunal's *Guideline on the Designation, Protection, Use and Transmission of Confidential Information* found at www.citt-tcce.gc.ca/en/Confidentiality_guidelines_e for additional information.

Written submissions, correspondence and requests for information regarding this notice should be addressed to the Registrar, Canadian International Trade Tribunal Secretariat, 333 Laurier Avenue West, 15th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0G7, 613-993-3595 (telephone), 613-990-2439 (fax), citt-tcce@tribunal.gc.ca (email).

Parties and the public may file documents electronically with the Tribunal through its Secure E-filing

par écrit aux observations des autres personnes ou des autres gouvernements. Les personnes ou les gouvernements qui désirent répondre aux exposés doivent le faire au plus tard à midi le 10 avril 2017. Tous les exposés doivent être déposés auprès du Tribunal en trois copies.

Les exposés devraient s'appuyer uniquement sur des renseignements publics. Cependant, les renseignements confidentiels qui sont pertinents aux questions dont est saisi le Tribunal peuvent être déposés, s'il y a lieu, accompagnés d'un sommaire global public ou d'une version publique où les renseignements confidentiels ont été supprimés. Les exposés confidentiels seront mis à la disposition des conseillers qui ont déposé les actes de déclaration et d'engagements requis.

Les parties doivent faire parvenir leur exposé respectif aux autres parties. Les exposés publics doivent être remis aux conseillers et aux parties qui ne sont pas représentées. Les exposés confidentiels ne doivent être remis qu'aux conseillers qui ont accès au dossier confidentiel et qui ont déposé auprès du Tribunal un acte d'engagement en matière de confidentialité. Ces renseignements figureront sur la liste des participants, laquelle sera envoyée aux conseillers et aux parties au plus tard à midi, le 7 mars 2017. Les directives ci-dessous doivent être suivies :

1. Les exposés contenant des renseignements confidentiels ayant trait à votre entreprise ou gouvernement ou à votre client peuvent être expédiés par voie électronique à la condition que vous assumiez les risques qui y sont associés.
2. Les exposés contenant des renseignements confidentiels de tierces parties, c'est-à-dire des renseignements confidentiels ayant trait à une autre entreprise ou un autre gouvernement ou à une entreprise ou un gouvernement que vous ne représentez pas, doivent être expédiés par messagerie. Les exposés doivent parvenir aux intéressés selon les dates d'échéance indiquées ci-dessus.

Veillez noter que les preuves de signification doivent être déposées auprès du Tribunal en même temps que les copies des exposés. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter la *Ligne directrice du Tribunal sur la désignation, protection, utilisation et transmission des renseignements confidentiels* à l'adresse www.citt-tcce.gc.ca/fr/Confidentiality_guidelines_f.

Les exposés écrits, la correspondance et les demandes de renseignements au sujet du présent avis doivent être envoyés au Greffier, Secrétariat du Tribunal canadien du commerce extérieur, 333, avenue Laurier Ouest, 15^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, 613-993-3595 (téléphone), 613-990-2439 (télécopieur), tcce-citt@tribunal.gc.ca (courriel).

Les parties et le public peuvent déposer des documents électroniquement auprès du Tribunal au moyen

Service at https://apps.citt-tcce.gc.ca/sftapp/CITT/html/transfer_e.html. The information is fully encrypted from the sender to the Tribunal.

Parties must still file paper copies in the required number, as instructed. The electronic version and the hard-copy version must be identical. In case of discrepancies, the hard-copy version will be considered the original.

At the end of these proceedings, the Tribunal will issue a decision supported by a summary of the case, a summary of the arguments and an analysis of the case. The decision will be posted on its website and distributed to the parties and interested persons, as well as to organizations and persons that have registered to receive decisions of the Tribunal.

Written and oral communication with the Tribunal may be in English or in French.

Ottawa, February 17, 2017

[9-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

COMMENCEMENT OF PRELIMINARY INJURY INQUIRY

Silicon metal

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) hereby gives notice that, pursuant to subsection 34(2) of the *Special Import Measures Act* (SIMA), it has initiated a preliminary injury inquiry (Preliminary Injury Inquiry No. PI-2016-004) to determine whether the evidence discloses a reasonable indication that the alleged injurious dumping of silicon metal containing at least 96.00% but less than 99.99% silicon by weight, and silicon metal containing between 89.00% and 96.00% silicon by weight that contains aluminum greater than 0.20% by weight, of all forms and sizes (the subject goods), originating in or exported from the Federative Republic of Brazil (Brazil), the Republic of Kazakhstan (Kazakhstan), Lao People's Democratic Republic, Malaysia, the Kingdom of Norway (Norway), the Russian Federation and the Kingdom of Thailand (Thailand), and subsidizing of the subject goods originating in or exported from Brazil, Kazakhstan, Malaysia, Norway and Thailand, have caused injury or retardation or are threatening to cause injury, as these words are defined in SIMA.

The Tribunal's preliminary injury inquiry will be conducted by way of written submissions. Each person or government wishing to participate in the preliminary

de son Service de dépôt électronique sécurisé à l'adresse https://apps.citt-tcce.gc.ca/sftapp/CITT/html/transfer_f.html. Les renseignements sont entièrement chiffrés depuis l'expéditeur jusqu'au Tribunal.

Les parties doivent quand même déposer le nombre requis de copies papier. La version électronique et la version papier doivent être identiques. S'il y a divergence, la version papier sera considérée comme la version originale.

À la fin de la présente procédure, une décision du Tribunal sera rendue, accompagnée d'un résumé du cas, d'un résumé des plaidoiries et d'une analyse du cas. La décision sera affichée sur son site Web et distribuée aux parties et aux personnes intéressées, ainsi qu'aux organismes et aux personnes qui se sont inscrits en vue de recevoir les décisions du Tribunal.

Vous pouvez communiquer oralement ou par écrit avec le Tribunal en français ou en anglais.

Ottawa, le 17 février 2017

[9-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

OUVERTURE D'ENQUÊTE PRÉLIMINAIRE DE DOMMAGE

Silicium métal

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) donne avis par les présentes que, aux termes du paragraphe 34(2) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI), il a ouvert une enquête préliminaire de dommage (enquête préliminaire de dommage n° PI-2016-004) en vue de déterminer si les éléments de preuve indiquent, de façon raisonnable, que le présumé dumping dommageable de silicium-métal contenant au moins 96 %, mais moins de 99,99 % de silicium en poids, et de silicium-métal contenant entre 89 % et 96 % de silicium en poids contenant de l'aluminium à plus de 0,20 % en poids, de toutes les formes et grandeurs (les marchandises en question), originaires ou exportés de la République fédérative du Brésil (Brésil), de la République du Kazakhstan (Kazakhstan), de la République démocratique populaire lao, de la Malaisie, du Royaume de Norvège (Norvège), de la Fédération de Russie et du Royaume de Thaïlande (Thaïlande), et le présumé subventionnement dommageable des marchandises en question originaires ou exportées du Brésil, du Kazakhstan, de la Malaisie, de la Norvège et de la Thaïlande, ont causé un dommage ou un retard, ou menacent de causer un dommage, selon la définition de ces mots dans la LMSI.

Aux fins de son enquête préliminaire de dommage, le Tribunal procédera sous forme d'exposés écrits. Chaque personne ou gouvernement qui souhaite participer à

injury inquiry must file a notice of participation with the Tribunal on or before March 6, 2017. Each counsel who intends to represent a party in the preliminary injury inquiry must file a notice of representation, as well as a declaration and undertaking, with the Tribunal on or before March 6, 2017.

On March 13, 2017, the Tribunal will issue a list of participants. Counsel and parties are required to serve their respective submissions on each other on the dates outlined below. Public submissions are to be served on counsel and those parties who are not represented by counsel. Confidential submissions are to be served only on counsel who have access to the confidential record, and who have filed an undertaking with the Tribunal. This information will be included in the list of participants. One photocopy-ready original and six bound copies of all submissions must be served on the Tribunal.

Submissions by parties opposed to the complaint must be filed not later than noon, on March 21, 2017. The complainants may make submissions in response to the submissions of parties opposed to the complaint not later than noon, on March 28, 2017. At that time, other parties in support of the complaint may also make submissions to the Tribunal.

In accordance with section 46 of the *Canadian International Trade Tribunal Act*, a person who provides information to the Tribunal and who wishes some or all of the information to be kept confidential must, among other things, submit a non-confidential edited version or summary of the information designated as confidential, or a statement indicating why such a summary cannot be made.

Written submissions, correspondence and requests for information regarding this notice should be addressed to the Registrar, Canadian International Trade Tribunal Secretariat, 333 Laurier Avenue West, 15th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0G7, 613-993-3595 (telephone), 613-990-2439 (fax), citt-tcce@tribunal.gc.ca (email).

Further details regarding this preliminary injury inquiry, including the schedule of key events, are contained in the sections entitled “Additional Information” and “Preliminary Injury Inquiry Schedule” of the notice of commencement of preliminary injury inquiry available on the Tribunal’s website at www.citt-tcce.gc.ca/en/whats-new.

Ottawa, February 21, 2017

l’enquête préliminaire de dommage doit déposer auprès du Tribunal un avis de participation au plus tard le 6 mars 2017. Chaque conseiller qui désire représenter une partie à l’enquête préliminaire de dommage doit déposer auprès du Tribunal un avis de représentation ainsi qu’un acte de déclaration et d’engagement au plus tard le 6 mars 2017.

Le 13 mars 2017, le Tribunal distribuera la liste des participants. Les conseillers et les parties doivent faire parvenir leurs exposés respectifs aux autres conseillers et parties aux dates mentionnées ci-dessous. Les exposés publics doivent être remis aux conseillers et aux parties qui ne sont pas représentées. Les exposés confidentiels ne doivent être remis qu’aux conseillers qui ont accès au dossier confidentiel et qui ont déposé auprès du Tribunal un acte d’engagement en matière de confidentialité. Ces renseignements figureront sur la liste des participants. Une copie pour la photocopie et six copies liées de tous les exposés doivent être déposées auprès du Tribunal.

Les exposés des parties qui s’opposent à la plainte doivent être déposés au plus tard le 21 mars 2017, à midi. Les parties plaignantes peuvent présenter des observations en réponse aux exposés des parties qui s’opposent à la plainte au plus tard le 28 mars 2017, à midi. Au même moment, les parties qui appuient la plainte peuvent aussi présenter des exposés au Tribunal.

Aux termes de l’article 46 de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, une personne qui fournit des renseignements au Tribunal et qui désire qu’ils soient gardés confidentiels en tout ou en partie doit fournir, entre autres, une version ne comportant pas les renseignements désignés comme confidentiels ou un résumé ne comportant pas de tels renseignements, ou un énoncé indiquant pourquoi il est impossible de faire le résumé en question.

Les exposés écrits, la correspondance et les demandes de renseignements au sujet du présent avis doivent être envoyés au Greffier, Secrétariat du Tribunal canadien du commerce extérieur, 333, avenue Laurier Ouest, 15^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, 613-993-3595 (téléphone), 613-990-2439 (télécopieur), tcce-citt@tribunal.gc.ca (courriel).

Des renseignements additionnels concernant la présente enquête préliminaire de dommage, y compris le calendrier des étapes importantes, se trouvent dans les documents intitulés « Renseignements additionnels » et « Calendrier de l’enquête préliminaire de dommage » annexés à l’avis d’ouverture d’enquête préliminaire de dommage disponible sur le site Web du Tribunal à l’adresse www.citt-tcce.gc.ca/fr/nouveautes.

Ottawa, le 21 février 2017

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL**DETERMINATION***Medical equipment, supplies and pharmaceuticals*

Notice is hereby given that, after completing its inquiry, the Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) made a determination (File No. PR-2016-031) on January 19, 2017, with respect to a complaint filed by Medi+Sure Canada Inc. (Medi+Sure) of Ajax, Ontario, pursuant to subsection 30.11(1) of the *Canadian International Trade Tribunal Act*, R.S.C., 1985, c. 47 (4th Supp.), concerning a procurement (Solicitation No. 21120-161512/A) by the Department of Public Works and Government Services (PWGSC), on behalf of Correctional Services Canada. The solicitation was for the supply of diabetic test strips and glucometers.

Medi+Sure alleged that PWGSC awarded the contract to a bidder who did not comply with the technical requirements set out in the Request for Proposal, namely, that the strips be enclosed in a container that is tamper-resistant in order to prevent removal of the desiccant.

Having examined the evidence presented by the parties and considered the provisions of the *Agreement on Internal Trade*, the *North American Free Trade Agreement* and the *Agreement on Government Procurement*, the Tribunal determined that the complaint was valid.

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

Ottawa, February 24, 2017

[9-1-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-2016-058) from Le Groupe Conseil Bronson Consulting Group (Bronson), of Ottawa, Ontario, concerning a procurement (Solicitation No. B8694-150140/D) by the Department of Public Works and Government Services (PWGSC) on behalf of the Department of Citizenship and Immigration for the provision of services for Canadian Visa Application Centres.

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR**DÉCISION***Fourniture et équipement médicaux et produits pharmaceutiques*

Avis est donné par la présente que le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal), à la suite de son enquête, a rendu une décision (dossier n° PR-2016-031) le 19 janvier 2017 concernant une plainte déposée par Medi+Sure Canada Inc. (Medi+Sure), d'Ajax (Ontario), aux termes du paragraphe 30.11(1) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, L.R.C. (1985), ch. 47 (4^e suppl.), au sujet d'un marché (invitation n° 21120-161512/A) passé par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux (TPSGC) au nom de Service correctionnel Canada. L'invitation portait sur l'acquisition de bandelettes d'analyse pour les diabétiques et de glucomètres.

Medi+Sure alléguait que TPSGC a adjugé le contrat à un soumissionnaire qui ne satisfaisait pas aux exigences techniques énoncées dans la demande de propositions, à savoir que les bandelettes doivent être disposées dans des contenants inviolables afin de prévenir le retrait de l'agent déshydrateur.

Après avoir examiné les éléments de preuve présentés par les parties et tenu compte des dispositions de l'*Accord sur le commerce intérieur*, de l'*Accord de libre-échange nord-américain* et de l'*Accord sur les marchés publics*, le Tribunal a jugé que la plainte était fondée.

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

Ottawa, le 24 février 2017

[9-1-o]

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° PR-2016-058) déposée par Le Groupe Conseil Bronson Consulting Group (Bronson), d'Ottawa (Ontario), concernant un marché (invitation n° B8694-150140/D) passé par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux (TPSGC) au nom du ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration. L'invitation porte sur la fourniture de services pour

Pursuant to subsection 30.13(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Act* and subsection 7(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations*, notice is hereby given that the Tribunal made a decision on February 17, 2017, to conduct an inquiry into the complaint.

Bronson alleges that PWGSC improperly disclosed certain of its confidential information to a competing bidder and that it drafted the solicitation requirements in a biased manner so as to favour one or more current contract holders.

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

Ottawa, February 24, 2017

[9-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE TO INTERESTED PARTIES

The Commission posts on its website 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 website, 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 website, 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 website 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 website under "Public Proceedings."

des centres de réception des demandes de visa. Conformément au paragraphe 30.13(2) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur* et au paragraphe 7(2) 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, le 17 février 2017, d'enquêter sur la plainte.

Bronson allègue que TPSGC a incorrectement divulgué certains de ses renseignements confidentiels à un autre soumissionnaire et qu'il a rédigé les exigences de l'invitation de manière à favoriser un ou plusieurs des détenteurs de contrats actuels.

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

Ottawa, le 24 février 2017

[9-1-o]

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 1^{er} 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****CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES
TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES****PART 1 APPLICATIONS****DEMANDES DE LA PARTIE 1**

The following applications for renewal or amendment, or complaints were posted on the Commission's website between February 17 and February 23, 2017.

Les demandes de renouvellement ou de modification ou les plaintes suivantes ont été affichées sur le site Web du Conseil entre le 17 février et le 23 février 2017.

Application filed by / Demande présentée par	Application number / Numéro de la demande	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Deadline for submission of interventions, comments or replies / Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses
Klondike Broadcasting Company Limited	2017-0084-9	CKRW-FM	Whitehorse	Yukon Territory / Territoire du Yukon	March 2, 2017 / 2 mars 2017
Canadian Broadcasting Corporation / Société Radio-Canada	2017-0089-9	CBCM-FM	Penetanguishene	Ontario	March 20, 2017 / 20 mars 2017
Canadian Broadcasting Corporation / Société Radio-Canada	2017-0090-7	CJBC-3-FM	Penetanguishene	Ontario	March 20, 2017 / 20 mars 2017
Canadian Broadcasting Corporation / Société Radio-Canada	2017-0091-4	CBCO-FM	Orillia	Ontario	March 22, 2017 / 22 mars 2017
Canadian Broadcasting Corporation / Société Radio-Canada	2017-0092-2	CBL-FM-3	Orillia	Ontario	March 22, 2017 / 22 mars 2017

ADMINISTRATIVE DECISIONS**DÉCISIONS ADMINISTRATIVES**

Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Date of decision / Date de la décision
Seventh-Day Adventist Church in Newfoundland and Labrador	VOAR-9-FM	Corner Brook	Newfoundland and Labrador / Terre- Neuve-et-Labrador	February 20, 2017 / 20 février 2017

DECISIONS**DÉCISIONS**

Decision number / Numéro de la décision	Publication date / Date de publication	Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province
2017-44	February 20, 2017 / 20 février 2017	Stingray Digital Group Inc.	Stingray Festival 4K	Across Canada / L'ensemble du Canada	
2017-45	February 20, 2017 / 20 février 2017	TELUS Communications Company / Société TELUS Communications	RIDE TV	Across Canada / L'ensemble du Canada	
2017-47	February 22, 2017 / 22 février 2017	Shaw Cablesystems Limited	CJBN-TV	Kenora	Ontario

NATIONAL ENERGY BOARD**APPLICATION TO EXPORT ELECTRICITY
TO THE UNITED STATES***Tenaska Power Canada*

By an application dated February 23, 2017, Tenaska Power Canada, a Division of TPS Corp. (the “Applicant”) has applied to the National Energy Board (the “Board”), under Division II of Part VI of the *National Energy Board Act* (the “Act”), for authorization to export up to 1 400 000 MWh of firm energy and up to 3 000 000 MWh of interruptible energy annually for a period of 10 years.

The Board wishes to obtain the views of interested parties on this application before issuing a permit or recommending to the Governor in Council that the application be designated for a licensing procedure. The directions on procedure that follow explain in detail the procedure that will be used.

1. The Applicant shall deposit and keep on file, for public inspection during normal business hours, copies of the application at its offices located at Tenaska Power Canada, c/o Tenaska Marketing Canada, Attn: Tomasz Lange, 2500–300 5th Avenue SW, Stock Exchange Tower, Calgary, Alberta T2P 3C4, 817-303-1860 (telephone), 817-303-1867 (fax), tpscontractadmins@tnsk.com (email), and provide a copy of the application to any person who requests one. A copy of the application is available for viewing during normal business hours, by appointment, in the Board’s library, at 517 Tenth Avenue SW, 2nd Floor, Calgary, Alberta T2R 0A8. To make an appointment, please call 1-800-899-1265. The application is also available online at www.neb-one.gc.ca.

2. Submissions that any party wishes to present shall be filed with the Secretary, National Energy Board, 517 Tenth Avenue SW, Calgary, Alberta T2R 0A8, 403-292-5503 (fax), and served on the Applicant by April 10, 2017.

3. Pursuant to subsection 119.06(2) of the Act, the Board is interested in the views of submitters with respect to

(a) the effect of the exportation of the electricity on provinces other than that from which the electricity is to be exported; and

(b) whether the Applicant has

(i) informed those who have declared an interest in buying electricity for consumption in Canada of the quantities and classes of service available for sale, and

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE**DEMANDE VISANT L'EXPORTATION D'ÉLECTRICITÉ
AUX ÉTATS-UNIS***Tenaska Power Canada*

Tenaska Power Canada, une division de TPS Corp. (le « demandeur ») a déposé auprès de l'Office national de l'énergie (l'« Office »), aux termes de la section II de la partie VI de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* (la « Loi »), une demande datée du 23 février 2017 en vue d'obtenir l'autorisation d'exporter jusqu'à un total de 1 400 000 MWh par année d'énergie garantie et jusqu'à un total de 3 000 000 MWh par année d'énergie interruptible pendant une période de 10 ans.

L'Office souhaite obtenir les commentaires des parties intéressées sur cette demande avant de délivrer un permis ou de recommander au gouverneur en conseil de soumettre la demande au processus de délivrance des licences. Les instructions relatives à la procédure énoncées ci-après exposent en détail la démarche qui sera suivie.

1. Le demandeur doit déposer et conserver en dossier des copies de la demande, aux fins d'examen public pendant les heures normales d'ouverture, à l'adresse suivante : Tenaska Power Canada a/s Tenaska Marketing Canada, à l'attention de Tomasz Lange, 300 5th Avenue SW, bureau 2500, Stock Exchange Tower, Calgary (Alberta) T2P 3C4, 817-303-1860 (téléphone), 817-303-1867 (télécopieur), tpscontractadmins@tnsk.com (courriel), et en fournir une copie à quiconque en fait la demande. Il est possible de consulter une copie de la demande sur rendez-vous pendant les heures normales d'ouverture, à la bibliothèque de l'Office, située au 517 Tenth Avenue SW, 2^e étage, Calgary (Alberta) T2R 0A8. Pour prendre rendez-vous, prière de composer le 1-800-899-1265. La demande est aussi disponible en ligne à l'adresse www.neb-one.gc.ca.

2. Les parties qui désirent déposer un mémoire doivent le faire auprès de la Secrétaire, Office national de l'énergie, 517 Tenth Avenue SW, Calgary (Alberta) T2R 0A8, 403-292-5503 (télécopieur), et le signifier au demandeur, au plus tard le 10 avril 2017.

3. Conformément au paragraphe 119.06(2) de la Loi, l'Office s'intéressera aux points de vue des déposants sur les questions suivantes :

a) les conséquences de l'exportation sur les provinces autres que la province exportatrice;

b) si le demandeur :

(i) a informé quiconque s'est montré intéressé par l'achat d'électricité pour consommation au Canada des quantités et des catégories de services offerts,

(ii) given an opportunity to purchase electricity on terms and conditions as favourable as the terms and conditions specified in the application to those who, within a reasonable time of being so informed, demonstrate an intention to buy electricity for consumption in Canada.

4. Any answer to submissions that the Applicant wishes to present in response to items 2 and 3 of this notice of application and directions on procedure shall be filed with the Secretary of the Board and served on the party that filed the submission by April 25, 2017.

5. For further information on the procedures governing the Board's examination, contact the Secretary of the Board at 403-292-4800 (telephone) or 403-292-5503 (fax).

Sheri Young

Secretary

[9-1-o]

PUBLIC SERVICE COMMISSION

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Permission and leave granted (Snow, Mark Anthony)

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 114(4) of the said Act, to Mark Anthony Snow, Finance and Administration Coordinator (AS-2), Information Management End User Services, National Defence, Ottawa, Ontario, to allow him to seek nomination as a candidate before and during the election period and to be a candidate before the election period in the provincial election for the electoral district of Nepean, Ontario, to be held on June 7, 2018.

The Public Service Commission of Canada, pursuant to subsection 114(5) of the said Act, has also granted a leave of absence without pay during the election period, effective at close of business on the first day the employee is a candidate during the election period.

February 22, 2017

Stan Lee

Vice-President
Oversight Branch

[9-1-o]

(ii) a donné la possibilité d'acheter de l'électricité à des conditions aussi favorables que celles indiquées dans la demande à ceux qui ont, dans un délai raisonnable suivant la communication de ce fait, manifesté l'intention d'acheter de l'électricité pour consommation au Canada.

4. Si le demandeur souhaite répondre aux mémoires visés aux points 2 et 3 du présent avis de la demande et des présentes instructions relatives à la procédure, il doit déposer sa réponse auprès de la secrétaire de l'Office et en signifier une copie à la partie qui a déposé le mémoire, au plus tard le 25 avril 2017.

5. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes régissant l'examen mené par l'Office, veuillez communiquer avec la secrétaire de l'Office, par téléphone au 403-292-4800 ou par télécopieur au 403-292-5503.

La secrétaire

Sheri Young

[9-1-o]

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Permission et congé accordés (Snow, Mark Anthony)

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 Mark Anthony Snow, coordonnateur en finance et en administration (AS-2), Gestion de l'information et services aux utilisateurs finaux, Défense nationale, Ottawa (Ontario), la permission, aux termes du paragraphe 114(4) de ladite loi, de tenter d'être choisi comme candidat avant et pendant la période électorale, et de se porter candidat avant la période électorale, pour la circonscription de Nepean (Ontario), à l'élection provinciale prévue pour le 7 juin 2018.

En vertu du paragraphe 114(5) de ladite loi, la Commission de la fonction publique du Canada lui a aussi accordé, pour la période électorale, un congé sans solde prenant effet à la fermeture des bureaux le premier jour de la période électorale où le fonctionnaire est candidat.

Le 22 février 2017

Le vice-président

Direction générale de la surveillance

Stan Lee

[9-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES**BANK OF TOKYO-MITSUBISHI UFJ (CANADA)**

CERTIFICATE OF CONTINUANCE

Notice is hereby given pursuant to section 39.1(2) of the *Bank Act* (Canada) [the “Act”] that Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ (Canada), a bank incorporated under the Act, intends to apply to the Minister of Finance on or after March 13, 2017, for approval to apply for a certificate of continuance continuing Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ (Canada) as a corporation under the *Canada Business Corporations Act*.

Toronto, February 18, 2017

Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ (Canada)

[7-4-o]

AVIS DIVERS**BANQUE DE TOKYO-MITSUBISHI UFJ (CANADA)**

CERTIFICAT DE PROROGATION

Avis est par les présentes donné en vertu du paragraphe 39.1(2) de la *Loi sur les banques* (Canada) [la « Loi »] que la Banque de Tokyo-Mitsubishi UFJ (Canada), une banque constituée sous le régime de la Loi, a l'intention de demander au ministre des Finances, le 13 mars 2017 ou après cette date, d'agréer la demande pour la délivrance d'un certificat de prorogation en société en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*.

Toronto, le 18 février 2017

Banque de Tokyo-Mitsubishi UFJ (Canada)

[7-4-o]

PROPOSED REGULATIONS

Table of contents

Environment, Dept. of the

Regulations Amending the Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations and Other Regulations Made Under the Canadian Environmental Protection Act, 1999.....	906
--	-----

Health, Dept. of

Regulations Amending the Food and Drug Regulations and the Regulations Amending the Food and Drug Regulations (Shortages of Drugs and Discontinuation of Sale of Drugs)	1052
Regulations Amending the Fees in Respect of Drugs and Medical Devices Regulations	1077

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Table des matières

Environnement, min. de l'

Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs et d'autres règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	906
---	-----

Santé, min. de la

Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues et le Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (pénuries de drogues et cessation de la vente de drogues).....	1052
Règlement modifiant le Règlement sur les prix à payer à l'égard des drogues et instruments médicaux.....	1077

Regulations Amending the Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations and Other Regulations Made Under the Canadian Environmental Protection Act, 1999

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

Issues: Emissions of greenhouse gases (GHGs) are contributing to a global warming trend that is associated with long-term climate change. In 2014, on-road heavy-duty vehicles were the source of about 8% of total GHG emissions in Canada. The annual amount of GHGs emitted by these vehicles in Canada doubled between 1990 and 2014, from 28 to 56 megatonnes (Mt) of carbon dioxide equivalent (CO₂e) per year. In 2013, Canada began regulating GHG emissions from the on-road heavy-duty vehicle sector; however, without additional action, annual GHG emissions from freight transport, the majority of which come from heavy-duty vehicles, are projected to continue to increase and surpass annual GHG emissions from passenger transport by 2030.

Description: The proposed *Regulations Amending the Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations and Other Regulations Made Under the Canadian Environmental Protection Act, 1999* (the proposed Amendments) would introduce more stringent GHG emission standards that begin with the 2021 model year for on-road heavy-duty vehicles and engines. Further, the proposed Amendments introduce new GHG emission standards that would apply to trailers hauled by on-road transport tractors for which the manufacture is completed on or after January 1, 2018, starting with model year 2018 trailers.

Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs et d'autres règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

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

Enjeux : Les émissions de gaz à effet de serre (GES) contribuent à la tendance vers un réchauffement planétaire qui est associée, à long terme, aux changements climatiques. En 2014, les véhicules lourds routiers étaient responsables d'environ 8 % des émissions totales de GES au Canada. Entre 1990 et 2014, la quantité annuelle de GES émise par ces véhicules a doublé au Canada, passant de 28 à 56 mégatonnes (Mt) d'équivalent en dioxyde de carbone (éq. CO₂) par année. Le Canada a commencé à réglementer les émissions de GES du secteur des véhicules lourds routiers en 2013; néanmoins, sans mesures supplémentaires, les émissions annuelles de GES du secteur du transport de marchandises, dont la majorité est produite par les véhicules lourds, devraient continuer à croître et finir par surpasser les émissions annuelles de GES du secteur du transport de passagers d'ici 2030.

Description : Le projet de *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs et d'autres règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [les modifications proposées] introduirait des normes d'émissions de GES plus rigoureuses pour les véhicules lourds routiers et les moteurs à compter de l'année de modèle 2021. En outre, les modifications proposées introduisent de nouvelles normes d'émissions de GES pour les remorques tirées par des tracteurs routiers dont la fabrication est complétée le 1^{er} janvier 2018 ou après cette date et à

These emission standards for heavy-duty vehicles, engines and trailers would increase in stringency every three model years to the 2027 model year and maintain full stringency thereafter. The proposed Amendments would also amend two other regulations made under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* to ensure consistency with existing on-road vehicle and engine emission regulations and maintain alignment with U.S. regulatory provisions.

Cost-benefit statement: The proposed Amendments are estimated to lead to CO₂e emission reductions of approximately 41 Mt from heavy-duty vehicles (including engines and trailers) produced in model years 2018 to 2029 (MY2018-2029), and to CO₂e emission reductions of about 3 Mt from all heavy-duty vehicles in 2030. The total costs associated with the proposed Amendments for MY2018-2029 vehicles are projected to be \$4.8 billion, largely due to additional costs of about \$4.1 billion for the technologies that are expected to be adopted to meet the more stringent GHG emission standards for these vehicles. The total benefits are estimated at \$13.6 billion, mostly due to fuel savings of about \$10.3 billion, and GHG emission reductions and increased travel opportunities valued each at around \$1.5 billion. Over the portion of the lifetime operation of MY2018-2029 vehicles that occurs during the 2018–2050 period, the net benefits of the proposed Amendments are estimated to be \$8.8 billion.

“One-for-One” Rule and small business lens: The proposed Amendments would add trailers used with transport tractors into the regulatory framework. Canadian companies that manufacture or import trailers would be faced with new reporting obligations. The proposed Amendments would also lead to minor reductions in reporting burden for small volume companies that manufacture or import heavy-duty engines. The net annualized administrative costs introduced are projected to be approximately \$25,000, or \$130 per company.

The proposed Amendments would have an effect on about 175 companies that manufacture or import small volumes of heavy-duty engines and trailers for sale in Canada, many of which are small businesses. A flexible regulatory option that incorporates provisions tailored specifically to small volume companies has been

compter de l'année de modèle 2018. La rigueur de ces normes pour les véhicules lourds, les moteurs de véhicules lourds et les remorques augmenterait toutes les trois années de modèle jusqu'à l'année de modèle 2027 et les normes demeureraient ensuite à leur niveau maximal. Les modifications proposées comprendraient également des modifications à deux autres règlements pris en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* pour assurer l'uniformité de l'ensemble des règlements existants qui visent les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs, ainsi que pour assurer l'harmonisation avec les dispositions réglementaires en vigueur aux États-Unis.

Énoncé des coûts et avantages : Les modifications proposées devraient permettre des réductions des émissions attribuables aux véhicules lourds (y compris leurs moteurs et les remorques) des années de modèle 2018 à 2029 (AM 2018-2029) d'environ 41 Mt d'éq. CO₂, de même que des réductions des émissions attribuables à l'ensemble des véhicules lourds d'environ 3 Mt d'éq. CO₂ en 2030. Les coûts totaux associés aux modifications proposées, pour les véhicules lourds des AM 2018-2029, devraient s'élever à 4,8 milliards de dollars (G\$), en raison surtout des coûts supplémentaires de l'ordre de 4,1 G\$ pour les technologies qui devraient être adoptées afin de respecter les normes d'émissions de GES plus rigoureuses pour ces véhicules. Les avantages totaux sont estimés à 13,6 G\$, principalement en raison des économies de carburant de 10,3 G\$, des réductions des émissions de GES évaluées à 1,5 G\$, de même que des possibilités de voyage accrues également évaluées à 1,5 G\$. Au cours de la portion de la vie utile des véhicules des AM 2018-2029 qui s'écoulera entre 2018 et 2050, les avantages nets des modifications proposées sont estimés à 8,8 G\$.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : Les modifications proposées ajouteraient les remorques utilisées avec les tracteurs routiers au cadre réglementaire. Les entreprises canadiennes qui fabriquent ou importent des remorques devraient respecter de nouvelles exigences en matière de soumission de rapports. Les modifications proposées permettraient également de petites réductions du fardeau lié à la soumission des rapports pour les entreprises à faible volume qui fabriquent ou importent des moteurs lourds. Les coûts administratifs supplémentaires nets annualisés devraient se chiffrer à environ 25 000 \$, ou 130 \$ par entreprise.

Les modifications proposées auraient une incidence sur environ 175 entreprises qui fabriquent ou importent de petits volumes de moteurs de véhicules lourds ou de remorques en vue de la vente au Canada, et nombre de celles-ci sont de petites entreprises. Une option de flexibilité réglementaire qui comprend des dispositions

selected. Relative to a non-flexible regulatory option, this option would yield annualized cost savings of about \$1.7 million, or \$10,000 per small volume company.

Domestic and international coordination and cooperation: The proposed Amendments would build on the history of collaboration achieved under the Canada–United States Air Quality Agreement in relation to the development of aligned vehicle and engine emission regulations and their coordinated implementation. In March 2016, Canada committed in the United States–Canada Joint Statement on Climate, Energy, and Arctic Leadership to implement a second phase of aligned GHG emission standards for on-road heavy-duty vehicles. The proposed Amendments are an important step towards this implementation and would contribute to Canada’s international commitments made under the Paris Agreement.

conçues spécifiquement pour les entreprises à faible volume a été choisie. Comparativement aux dispositions de base sans souplesse, cette option permettrait des économies de coûts annualisées d’environ 1,7 million de dollars (M\$), ou 10 000 \$ par entreprise à faible volume.

Coordination et coopération à l’échelle nationale et internationale : Les modifications proposées tireraient parti des fruits de la collaboration établie dans le cadre de l’Accord Canada–États-Unis sur la qualité de l’air quant à l’élaboration et la mise en œuvre coordonnée de règlements harmonisés visant les émissions des véhicules et des moteurs. En mars 2016, dans la Déclaration conjointe du Canada et des États-Unis sur le climat, l’énergie et le rôle de leadership dans l’Arctique, le Canada s’est engagé à mettre en œuvre une deuxième phase de normes d’émissions de GES harmonisées pour les véhicules lourds routiers. Les modifications proposées constituent une étape importante en vue de la mise en œuvre de cette deuxième phase de normes et elles contribueraient au respect des engagements internationaux du Canada en vertu de l’Accord de Paris.

Background

Since 2003, the Canadian Department of the Environment (the Department) has introduced a range of vehicle and engine emission regulations in alignment with the corresponding standards of the United States Environmental Protection Agency (U.S. EPA), pursuant to the Canada–United States Air Quality Agreement. In 2011, the Canada–United States Regulatory Cooperation Council was established with a goal of enhancing the alignment of regulatory approaches between Canada and the United States in a broad range of areas, including vehicle emissions.

The *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations* (the Regulations), made under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA), were published in the *Canada Gazette*, Part II, on March 13, 2013. The objective of the Regulations is to reduce GHG emissions by establishing performance-based emission standards for heavy-duty vehicles and engines in alignment with the corresponding emission standards established by the U.S. EPA.

The Regulations apply to companies that manufacture or import new on-road heavy-duty vehicles and engines for sale in Canada. The GHG emission standards in the Regulations apply to vehicles and engines of the 2014 and later model years and reach full stringency with model year 2018. The Regulations apply to the entire range of on-road heavy-duty vehicles, from full-size pick-up trucks

Contexte

Depuis 2003, le ministère de l’Environnement (le Ministère) du Canada a présenté une gamme de règlements visant les émissions des véhicules et des moteurs harmonisés avec les normes correspondantes de l’Environmental Protection Agency des États-Unis (EPA des États-Unis), conformément à l’Accord Canada–États-Unis sur la qualité de l’air. En 2011, le Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation a été créé afin d’améliorer l’harmonisation des approches réglementaires du Canada et des États-Unis dans une grande variété de domaines, y compris les émissions des véhicules.

Le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs* (le Règlement), pris en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l’environnement (1999)* [LCPE], a été publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 13 mars 2013. L’objectif du Règlement est de réduire les émissions de GES en instaurant des normes d’émissions de GES pour les véhicules lourds et leurs moteurs axées sur le rendement et harmonisées avec les normes d’émissions correspondantes établies par l’EPA des États-Unis.

Le Règlement vise les entreprises qui fabriquent ou importent de nouveaux véhicules lourds routiers et leurs moteurs en vue de leur vente au Canada. Les normes d’émissions de GES dans le Règlement s’appliquent aux véhicules lourds et à leurs moteurs des années de modèle 2014 et ultérieures et elles atteindront leur niveau maximal à compter de l’année de modèle 2018. Le

and vans to transport tractors manufactured primarily for hauling trailers, including a wide variety of specialized (vocational) vehicles, such as school, transit and intercity buses, and freight, delivery, service, cement, garbage and dump trucks.

In October 2014, a notice of intent was published in the *Canada Gazette*, Part I, announcing the Government of Canada's intention to develop proposed standards to further reduce GHG emissions from heavy-duty vehicles and engines in alignment with those of the United States. During consultations with stakeholders following the publication of the notice of intent, the Department confirmed that proposed regulatory amendments would build on the Regulations and would take specific implications for the on-road heavy-duty vehicle sector in Canada into consideration.

On October 25, 2016, the Government of the United States published its final rule concerning a second phase of GHG emission and fuel efficiency standards for heavy-duty vehicles, engines and trailers (the Phase 2 standards).¹ These Phase 2 standards, which will be phased in gradually, reaching full stringency with model year 2027, will build upon the existing standards that are being phased in over model years 2014 to 2018; standards will also be introduced for trailers hauled by transport tractors, as trailer design has an impact on the GHG emissions and fuel consumption of the vehicles hauling them.

Recent policy context

At the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) conference in December 2015, the international community, including Canada, concluded the Paris Agreement, an accord intended to reduce GHG emissions to limit the rise in global average temperature to less than two degrees Celsius (2°C) and to pursue efforts to limit it to 1.5°C above pre-industrial levels. As part of its commitments made under the Paris Agreement, Canada pledged to reduce national GHG emissions by 30% below 2005 levels by 2030.

In March 2016, First Ministers met in Vancouver, British Columbia, and agreed to build on the momentum of the Paris Agreement by developing a concrete plan to achieve

Règlement s'applique à l'ensemble des véhicules lourds routiers, soit des camionnettes et fourgonnettes lourdes aux tracteurs routiers fabriqués principalement pour tirer des remorques, y compris une grande variété de véhicules spécialisés (c'est-à-dire pour des utilisations particulières), comme les autobus scolaires, urbains et interurbains ainsi que les bétonnières et les camions de fret, de livraison, de service et les camions à ordures et à benne.

En octobre 2014, un avis d'intention a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* afin d'annoncer que le gouvernement du Canada comptait élaborer un projet de normes visant à réduire davantage les émissions de GES des véhicules lourds et de leurs moteurs, lesquelles seraient harmonisées avec celles des États-Unis. Lors des consultations avec les intervenants à la suite de la publication de cet avis d'intention, le Ministère a confirmé que les modifications réglementaires proposées s'appuieraient sur le Règlement et tiendraient compte des conséquences particulières pour le secteur des véhicules lourds routiers au Canada.

Le 25 octobre 2016, le gouvernement des États-Unis a publié son règlement définitif présentant la deuxième phase des normes d'émissions de GES et d'efficacité en carburant pour les véhicules lourds, leurs moteurs et les remorques (les normes de phase 2)¹. Ces normes de phase 2 seront mises en œuvre progressivement, atteindront leur niveau maximal avec l'année de modèle 2027 et s'appuieront sur les normes existantes progressivement mises en œuvre pour les années de modèle 2014 à 2018. Des normes seront également introduites pour les remorques tirées par des tracteurs routiers, puisque la conception des remorques a une incidence sur les émissions de GES et la consommation de carburant des véhicules utilisés pour les tirer.

Contexte stratégique récent

Lors de la Conférence des Parties de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) en décembre 2015, la communauté internationale, y compris le Canada, a adopté l'Accord de Paris, un accord qui vise à réduire les émissions de GES afin que la hausse de la température moyenne mondiale soit inférieure à deux degrés Celsius (2 °C) ainsi qu'à poursuivre les efforts pour limiter cette hausse à 1,5 °C de plus que les niveaux préindustriels. Conformément aux engagements qu'il a pris dans l'Accord de Paris, le Canada a promis de réduire ses émissions nationales de GES de 30 % sous les niveaux de 2005 d'ici 2030.

En mars 2016, les premiers ministres se sont réunis à Vancouver, en Colombie-Britannique, et ont convenu de poursuivre sur la lancée de l'Accord de Paris en élaborant

¹ "Regulations for Greenhouse Gas Emissions from Commercial Trucks & Buses". U.S. EPA: <https://www.epa.gov/regulations-emissions-vehicles-and-engines/regulations-greenhouse-gas-emissions-commercial-trucks>.

¹ « Regulations for Greenhouse Gas Emissions from Commercial Trucks & Buses ». EPA des États-Unis : <https://www.epa.gov/regulations-emissions-vehicles-and-engines/regulations-greenhouse-gas-emissions-commercial-trucks>.

Canada's international commitments through a pan-Canadian framework on clean growth and climate change.

Later in March 2016, Canada and the United States issued the United States–Canada Joint Statement on Climate, Energy and Arctic Leadership and resolved to work together to meet their respective commitments under the Paris Agreement.² Recognizing the excellent collaboration between the two countries to establish world-class, aligned regulations and programs to reduce GHG and air pollutant emissions from on-road vehicles, Canada and the United States reaffirmed their commitment to continue this strong collaboration towards the finalization and implementation of a second phase of aligned GHG emission standards for heavy-duty vehicles.

Issues

The Government of Canada is committed to reducing GHG emissions to help limit global warming and the effects of climate change. The combustion of fuels for road transportation is an important source of such emissions. In 2014, the GHG emissions in Canada from road transportation sources totalled 171 megatonnes (Mt) of carbon dioxide equivalent (CO₂e). Approximately 23% of total GHG emissions in the Canadian economy came from the transportation sector, making it the economic sector with the second-largest share of such emissions in Canada.³ Heavy-duty vehicles accounted for about 8% of total GHG emissions in Canada. The latest historical emissions trends show that the annual amount of GHGs emitted by on-road heavy-duty vehicles in Canada doubled from 28 to 56 Mt of CO₂e per year between 1990 and 2014 (Table 1).⁴

Table 1: GHG emissions in Canada (Mt of CO₂e)

	1990	2000	2005	2010	2014
Total	613	744	747	706	732
Transportation sector	129	156	171	173	171
On-road heavy-duty vehicles	28	39	50	55	56

² "United States–Canada Joint Statement on Climate, Energy and Arctic Leadership". Available at <http://pm.gc.ca/eng/news/2016/03/10/us-canada-joint-statement-climate-energy-and-arctic-leadership>.

³ GHG emissions from the Canadian oil and gas sector accounted for 26% of total emissions in 2014.

⁴ "National Inventory Report 1990-2014: Greenhouse Gas Sources and Sinks in Canada". UNFCCC (National Inventory Submissions 2016): http://unfccc.int/national_reports/annex_i_ghg_inventories/national_inventories_submissions/items/9492.php.

un plan concret pour assurer le respect des engagements internationaux du Canada par l'intermédiaire d'un cadre pancanadien en matière de croissance propre et de changements climatiques.

Plus tard en mars 2016, le Canada et les États-Unis ont émis la Déclaration conjointe du Canada et des États-Unis sur le climat, l'énergie et le rôle de leadership dans l'Arctique et ont convenu de collaborer pour concrétiser leurs engagements respectifs dans le cadre de l'Accord de Paris². Ne perdant pas de vue l'excellente collaboration entre les deux pays quant à l'établissement de programmes et de règlements harmonisés de classe mondiale pour réduire les émissions de GES et de polluants atmosphériques des véhicules routiers, le Canada et les États-Unis ont réitéré leur engagement à poursuivre leur solide collaboration pour finaliser et mettre en œuvre la deuxième phase de normes d'émissions de GES harmonisées pour les véhicules lourds routiers.

Enjeux

Le gouvernement du Canada est déterminé à réduire les émissions de GES afin d'aider à limiter le réchauffement planétaire et les effets des changements climatiques. La combustion de carburants dans le secteur du transport routier est une source importante d'émissions de GES. En 2014, ce secteur a produit au Canada 171 mégatonnes (Mt) d'équivalent en dioxyde de carbone (éq. CO₂). Le secteur des transports a alors été responsable d'environ 23 % des émissions totales de GES au sein de l'économie canadienne, ce qui en a fait le secteur économique ayant la deuxième part d'émissions en importance au Canada³. Les véhicules lourds ont compté pour environ 8 % des émissions totales de GES au Canada. Les plus récentes tendances historiques en matière d'émissions montrent que la quantité de GES émis annuellement par les véhicules lourds routiers au Canada a doublé entre 1990 et 2014, passant de 28 à 56 Mt d'éq. CO₂ par année (voir le tableau 1)⁴.

² « Déclaration conjointe du Canada et des États-Unis sur le climat, l'énergie et le rôle de leadership dans l'Arctique » : <http://pm.gc.ca/fra/nouvelles/2016/03/10/declaration-conjointe-du-canada-et-des-etats-unis-climat-lenergie-et-role-de>.

³ En 2014, les émissions de GES du secteur du pétrole et du gaz au Canada ont compté pour 26 % des émissions totales.

⁴ « Rapport d'inventaire national 1990-2014 : sources et puits de gaz à effet de serre au Canada », CCNUCC (Rapports d'inventaire national de 2016) [page en anglais seulement] : http://unfccc.int/national_reports/annex_i_ghg_inventories/national_inventories_submissions/items/9492.php.

Tableau 1 : Émissions de GES au Canada (Mt d'éq. CO₂)

	1990	2000	2005	2010	2014
Total	613	744	747	706	732
Secteur des transports	129	156	171	173	171
Véhicules lourds routiers	28	39	50	55	56

In 2013, Canada began controlling GHG emissions from the on-road heavy-duty vehicle sector by means of the Regulations, which are expected to lead to decreases in the growth of GHG emissions from heavy-duty vehicles. However, if additional action is not taken by the Government of Canada, annual GHG emissions from freight transport, the majority of which come from heavy-duty vehicles, are currently projected by the Department to continue to increase and surpass annual GHG emissions from passenger transport by 2030.⁵

Objectives

The objective of the proposed Amendments is to further reduce GHG emissions in Canada from new on-road heavy-duty vehicles, engines and trailers by establishing more stringent emission standards to help protect Canadians and the environment from the effects of climate change. Additionally, the proposed Amendments aim to maintain common Canada–United States GHG emission standards for heavy-duty vehicles, engines and trailers, and contribute to minimizing the overall regulatory burden for companies operating in the Canada–U.S. market.

Description

The proposed Amendments would modify the Regulations, which apply to on-road vehicles with a gross vehicle weight rating (GVWR) above 3 856 kilograms (kg) [8 500 pounds (lb)], with the exception of medium-duty passenger vehicles (e.g. certain large passenger vans), which are defined in the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* and subject to the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*.⁶ The proposed Amendments would apply to any person or company manufacturing or importing new vehicles, engines or trailers for the purpose of sale in Canada.

En 2013, le Canada a commencé à limiter les émissions de GES du secteur des véhicules lourds routiers par la prise du Règlement, lequel devrait entraîner une diminution de la croissance des émissions de GES de ce secteur. Toutefois, en l'absence de mesures supplémentaires de la part du gouvernement du Canada, les émissions annuelles de GES du secteur du transport de marchandises, dont la majorité est produite par les véhicules lourds, devraient continuer à croître et finir par surpasser les émissions annuelles de GES du secteur du transport de passagers d'ici 2030, d'après les projections actuelles du Ministère⁵.

Objectifs

L'objectif des modifications proposées est de réduire davantage les émissions de GES des nouveaux véhicules lourds routiers, de leurs moteurs et des remorques au Canada en établissant des normes d'émissions plus rigoureuses pour protéger les Canadiens et l'environnement contre les effets des changements climatiques. De plus, les modifications proposées visent à maintenir des normes d'émissions de GES communes au Canada et aux États-Unis pour les véhicules lourds, leurs moteurs et les remorques, ainsi qu'à contribuer à restreindre le fardeau réglementaire global pour les entreprises qui œuvrent sur le marché canado-américain.

Description

Les modifications proposées modifieraient le Règlement, qui s'applique aux véhicules routiers dont le poids nominal brut (PNBV) est supérieur à 3 856 kilogrammes (kg) [8 500 livres (lb)], à l'exception des véhicules moyens à passagers (par exemple certaines fourgonnettes à passagers), lesquels sont définis en vertu du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*, et sont visés par le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*.⁶ Les modifications proposées s'appliqueraient à toute personne ou entreprise qui fabrique ou importe de nouveaux véhicules, moteurs ou remorques en vue de la vente au Canada.

⁵ "Canada's Second Biennial Report on Climate Change" (2016). Environment and Climate Change Canada: <https://www.ec.gc.ca/GES-GHG/default.asp?lang=En&n=02D095CB-1>.

⁶ The GVWR is the maximum allowable weight of a fully loaded vehicle, as specified in the design of the manufacturer, excluding the weight of any trailer and its freight.

⁵ « Deuxième rapport biennal du Canada sur les changements climatiques » (2016), Environnement et Changement climatique Canada : <https://www.ec.gc.ca/GES-GHG/default.asp?lang=Fr&n=02D095CB-1>.

⁶ Le PNBV est le poids maximal admissible d'un véhicule à pleine charge, selon les spécifications du fabricant, à l'exception du poids de toute remorque et des marchandises qu'elle transporte.

New and more stringent emission standards

The proposed Amendments would introduce more stringent GHG emission standards for heavy-duty pick-up trucks and vans, vocational vehicles, transport tractors, and heavy duty engines designed for vocational vehicles and tractors. The more stringent emission standards would begin with the 2021 model year and increase in stringency for most vehicle and engine types with model years 2024 and 2027.⁷ Further, the proposed Amendments would introduce new standards for GHG emissions that result from the operation of trailers used with transport tractors.⁸ These standards would apply to trailers for which the manufacture is completed on or after January 1, 2018, and would start with the 2018 model year and increase in stringency for most trailer types with model years 2021, 2024 and 2027. All of these GHG emission standards are primarily performance-based, expressed in grams emitted per unit of work, and would therefore provide companies with flexibility when choosing the methods and technologies to comply with them.

Heavy-duty pick-up trucks and vans

The proposed Amendments would include more stringent standards for CO₂ emissions from heavy-duty pick-up trucks and vans, starting with model year 2021 vehicles. The emission standards would continue to be fleet average standards for all applicable vehicles of a company's fleet and determined based on a work factor value, which is a function of the payload and towing capacities, and the four-wheel drive capability, of the vehicles in the fleet. Vehicle emission performance would be measured using prescribed test cycles on a chassis dynamometer.

Vocational vehicles

The proposed Amendments would include more stringent standards for CO₂ vehicle emissions from vocational vehicles, starting with model year 2021 vehicles. The emission performance of vocational vehicles would be assessed using an enhanced version of the Greenhouse Gas

Nouvelles normes d'émissions plus rigoureuses

Les modifications proposées introduiraient des normes d'émissions de GES plus rigoureuses pour les camionnettes et les fourgonnettes lourdes, les véhicules spécialisés, les tracteurs routiers et les moteurs de véhicules lourds conçus pour être utilisés dans des véhicules spécialisés ou des tracteurs. Les normes d'émissions plus rigoureuses entreraient en vigueur pour l'année de modèle 2021 et leur rigueur augmenterait pour la plupart des types de véhicules et de moteurs des années de modèle 2024 et 2027⁷. De plus, les modifications proposées introduiraient de nouvelles normes d'émissions de GES pour les remorques tirées par des tracteurs routiers⁸. Ces normes s'appliqueraient aux remorques dont la fabrication est complétée le 1^{er} janvier 2018 ou après cette date et entreraient en vigueur pour l'année de modèle 2018. La rigueur des normes augmenterait pour la plupart des types de remorques des années de modèle 2021, 2024 et 2027. Toutes ces normes d'émissions de GES sont principalement axées sur le rendement, exprimées en grammes émis par unité de travail; elles fourniraient ainsi aux entreprises une flexibilité lors de la sélection des méthodes et des technologies aux fins de conformité.

Camionnettes et fourgonnettes lourdes

Les modifications proposées comprendraient des normes plus rigoureuses d'émissions de CO₂ pour les camionnettes et les fourgonnettes lourdes, à compter de l'année de modèle 2021. Les normes d'émissions demeureraient des normes moyennes pour tous les véhicules visés du parc d'une entreprise et seraient déterminées selon un facteur de travail, lequel est fonction de la charge utile et de la capacité de remorquage des véhicules du parc, et selon que ceux-ci sont dotés des quatre roues motrices ou non. Le rendement des émissions des véhicules serait mesuré au moyen de cycles d'essai prescrits sur un dynamomètre à châssis.

Véhicules spécialisés

Les modifications proposées comprendraient des normes plus rigoureuses d'émissions de CO₂ pour les véhicules spécialisés, à compter de l'année de modèle 2021. Le rendement en matière d'émissions des véhicules spécialisés serait évalué au moyen d'une version améliorée du modèle

⁷ The emission standards for heavy-duty vehicles and engines of the 2018 model year will continue to apply to future model years until the standards in the proposed Amendments come into effect.

⁸ These trailers include dry and refrigerated box van trailers, as well as non-box trailers, such as container chassis, flatbed and tanker trailers.

⁷ Les normes d'émissions pour les véhicules lourds et leurs moteurs de l'année de modèle 2018 continueront de s'appliquer aux années de modèle ultérieures, et ce, jusqu'à ce que les normes dans les modifications proposées entrent en vigueur.

⁸ Ces remorques comprennent les remorques fourgons non frigorifiques et frigorifiques, ainsi que les remorques sans fourgon, comme les remorques châssis porte-conteneurs, à plate-forme et citernes.

Emissions Model (GEM), a simulation model developed by the U.S. EPA.⁹

The CO₂ vehicle emission standards for vocational vehicles would vary based on the type of operation that applies (i.e. urban, regional or multi-purpose operation). Also, the proposed Amendments would include alternative emission standards for certain classes of vocational vehicles with specific applications, such as emergency vehicles, motor homes, coach and school buses, waste collection vehicles, and concrete mixers. Finally, a leakage standard for refrigerants from air conditioning systems in vocational vehicles of the 2021 and later model years would be established, aligning it with the current leakage standard in the Regulations for heavy-duty pick-up trucks and vans, and tractors.

Tractors

The proposed Amendments would include more stringent CO₂ vehicle emission standards aligned with the corresponding U.S. standards for transport tractors with a gross combined weight rating (GCWR) below 54 431 kg (120 000 lb), starting with model year 2021 vehicles.¹⁰ As described below, the proposed Amendments would also establish new CO₂ vehicle emission standards for two sets of transport tractors with greater GCWRs that are aligned with similar standards in the United States while taking Canadian-specific considerations into account. The emission performance of all transport tractors would be assessed using an enhanced version of GEM.

Heavy line-haul tractors

Greater weights are permitted on Canadian roads by provincial and territorial jurisdictions compared to the weights allowed on U.S. roads. To account for this context, the proposed Amendments would establish new CO₂ vehicle emission standards, starting with the 2021 model year, for a set of transport tractors with a GCWR of at least 54 431 kg (120 000 lb) and below 63 503 kg (140 000 lb), which are referred to as “heavy line-haul tractors.” Heavy line-haul tractors are designed for on-road applications that mainly involve hauling higher payloads over long distances on highways. The emission standards for heavy line-haul tractors would be less stringent than the standards for tractors with a GCWR below 54 431 kg (120 000 lb). These standards would take powertrain characteristics required

de simulation des émissions de gaz à effet de serre GEM, qui a été conçu par l’EPA des États-Unis⁹.

Les normes d’émissions de CO₂ pour les véhicules spécialisés varieraient en fonction du type d’usage qui s’applique (c’est-à-dire un usage urbain ou régional ou des usages multiples). De plus, les modifications proposées comprendraient des normes d’émissions de rechange pour certaines catégories de véhicules spécialisés utilisés à des fins particulières, comme les véhicules d’urgence, les autocaravanes, les autocars, les autobus scolaires, les camions à ordures et les bétonnières. Enfin, une norme sur les fuites de frigorigènes utilisés dans les systèmes de climatisation des véhicules spécialisés de l’année de modèle 2021 et des années de modèle ultérieures serait établie. Cette norme serait harmonisée avec la norme sur les fuites de frigorigènes visant les camionnettes et les fourgonnettes lourdes et les tracteurs routiers du Règlement.

Tracteurs routiers

Les modifications proposées comprendraient des normes d’émissions de CO₂ plus rigoureuses harmonisées avec les normes correspondantes des États-Unis pour les tracteurs routiers ayant un poids nominal brut combiné (PNBC) inférieur à 54 431 kg (120 000 lb), à compter de l’année de modèle 2021¹⁰. Comme décrit ci-dessous, les modifications proposées instaурeraient aussi de nouvelles normes d’émissions de CO₂ pour deux groupes de tracteurs routiers de PNBC plus élevés qui s’harmonisent avec les normes équivalentes des États-Unis, tout en prenant compte des considérations propres au Canada. Le rendement en matière d’émissions de l’ensemble des tracteurs routiers serait évalué au moyen d’une version améliorée du modèle de simulation GEM.

Tracteurs de ligne lourds

Les autorités provinciales et territoriales permettent, au Canada, des poids plus élevés pour les véhicules comparativement à ce qui est permis aux États-Unis. Afin de tenir compte de cette particularité, les modifications proposées instaурeraient de nouvelles normes d’émissions de CO₂, à compter de l’année de modèle 2021, pour un sous-ensemble de tracteurs routiers ayant un PNBC d’au moins 54 431 kg (120 000 lb), mais d’au plus 63 503 kg (140 000 lb) et nommés ci-après « tracteurs de ligne lourds ». Les tracteurs de ligne lourds sont conçus pour tirer de plus lourdes charges utiles sur de longues distances sur la route. Les normes d’émissions de CO₂ visant ces tracteurs seraient moins rigoureuses que celles visant les tracteurs de PNBC inférieurs à 54 431 kg (120 000 lb).

⁹ “Regulations for Greenhouse Gas Emissions from Commercial Trucks & Buses.” U.S. EPA: www.epa.gov/regulations-emissions-vehicles-and-engines/regulations-greenhouse-gas-emissions-commercial-trucks.

¹⁰ The GCWR is the maximum allowable weight of a fully loaded vehicle, as specified in the design of the manufacturer, including the weight of any trailer and its freight.

⁹ « Regulations for Greenhouse Emissions from Commercial Trucks & Buses », EPA des États-Unis : www.epa.gov/regulations-emissions-vehicles-and-engines/regulations-greenhouse-gas-emissions-commercial-trucks.

¹⁰ Le PNBC est le poids maximal admissible d’un véhicule à pleine charge, tel qu’il est prévu à la conception par le fabricant et comprenant le poids de toute remorque et sa cargaison.

for tractors with higher payload capacities into consideration and, at the same time, reflect improvements in technologies reducing GHG emissions that are appropriate for highway hauling applications in Canada, such as technologies that reduce aerodynamic drag and main engine idling. The emission standards for heavy line-haul tractors in Canada would be aligned with corresponding optional standards in the United States.

Heavy-haul tractors

The proposed Amendments would establish new CO₂ vehicle emission standards, starting with the 2021 model year, for a set of transport tractors with a GCWR of 63 503 kg (140 000 lb) or more, which are defined as “heavy-haul tractors.” Heavy-haul tractors are designed for on-road specialty applications that typically involve hauling very high payloads over short distances. The emission standards for heavy-haul tractors in Canada would be less stringent than those for tractors with a GCWR below 63 503 kg (140 000 lb) and would be aligned with the corresponding standards in the United States. Given that greater weights are permitted on Canadian roads relative to the United States, and that standards are proposed for heavy line-haul tractors to account for this context, the proposed Amendments would introduce a Canadian-specific definition of a heavy-haul tractor. A heavy-haul tractor in Canada would be defined as any tractor with a GCWR of 63 503 kg (140 000 lb) or more, whereas a heavy-haul tractor in the United States is defined as any tractor with a GCWR of at least 54 431 kg (120 000 lb).

Auxiliary power units

Important GHG emission reductions could be realized from the operation of auxiliary power units (APUs) installed in transport tractors as an alternative to main engine idling. However, diesel-powered APUs are sources of particulate matter emissions; consequently, an increase in such emissions is likely to result from an increased use of APUs powered by diesel. For these reasons, the proposed Amendments would modify the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* to include standards for particulate matter emissions from tractors equipped with APUs.

Ces normes tiendraient compte des caractéristiques du groupe motopropulseur nécessaires pour les tracteurs routiers ayant des capacités de charge utile plus élevées et, en même temps, refléteraient les améliorations apportées aux technologies permettant de réduire les émissions de GES qui sont appropriées pour le transport sur routes au Canada, telles que les technologies qui réduisent la traînée aérodynamique ou la marche du moteur au ralenti. Les normes d'émissions visant les tracteurs de ligne lourds s'harmoniseraient avec les normes facultatives correspondantes des États-Unis.

Tracteurs routiers à chargement lourd

Les modifications proposées instaureraient, à compter de l'année de modèle 2021, des normes d'émissions de CO₂ pour un sous-ensemble de tracteurs routiers ayant un PNBC de 63 503 kg (140 000 lb) ou plus, lesquels sont définis comme étant des « tracteurs à chargement lourd ». Les tracteurs à chargement lourd sont conçus pour des usages routiers spéciaux consistant généralement à tirer de très lourdes charges utiles sur de courtes distances. Les normes canadiennes d'émissions de CO₂ visant les tracteurs à chargement lourd seraient moins rigoureuses que celles visant les tracteurs de PNBC inférieurs à 63 503 kg (140 000 lb) et s'harmoniseraient avec les normes correspondantes des États-Unis. Étant donné que des charges plus élevées sont permises au Canada par rapport aux États-Unis et que des normes sont proposées pour les tracteurs de ligne lourds pour tenir compte de cette particularité, les modifications proposées introduiraient une définition des « tracteurs à chargement lourd » propre au Canada. Au Canada, un « tracteur routier à chargement lourd » serait défini comme un tracteur routier ayant un PNBC d'au moins 63 503 kg (140 000 lb), alors qu'aux États-Unis un tracteur routier à chargement lourd est défini comme un tracteur routier ayant un PNBC d'au moins 54 431 kg (120 000 lb).

Groupes électrogènes d'appoint

D'importantes réductions des émissions de GES pourraient être réalisées par l'utilisation de groupes électrogènes d'appoint (GEA) installés dans les tracteurs routiers comme solution de rechange à la marche au ralenti du moteur principal. Toutefois, les GEA alimentés au diesel sont des sources d'émissions de particules et il est probable qu'une augmentation de telles émissions découlerait d'une utilisation accrue des GEA. C'est pourquoi les modifications proposées comprennent des normes visant les émissions de particules des tracteurs routiers munis d'un GEA alimenté au diesel, lesquelles seraient intégrées au *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

Heavy-duty engines

The proposed Amendments would include more stringent standards for CO₂ emissions from compression-ignition (diesel) engines designed for vocational vehicles and tractors, starting with model year 2021 engines. Also, the proposed Amendments would introduce alternative emission standards for some engines of the 2024 to 2026 model years. Specifically, a company that chooses to have its model year 2020 engines designed for vehicles with a GVWR above 8 845 kg (19 500 lb) conform to the standards applicable to model year 2021 engines would be allowed to comply with alternative emission standards with a lower level of stringency applicable to engines of model years 2024 to 2026. Engine emission performance would be measured using prescribed test cycles on an engine dynamometer.

Trailers

The proposed Amendments would introduce new standards for CO₂ emissions attributable to trailers hauled by transport tractors. Standards for box van trailers would be set according to the type of box van trailer and take into account technologies installed on trailers to reduce GHG emissions, such as devices to reduce aerodynamic drag, low rolling resistance tires, lightweight components, and tire pressure monitoring and automatic tire inflation systems.¹¹ The emission performance of box van trailers would be assessed using a prescribed equation with a set of coefficients for calculating CO₂ emissions related to each of the technologies installed on trailers to reduce emissions. Also, the proposed Amendments would introduce design-based standards for non-box trailers and box van trailers that cannot be equipped with devices to reduce aerodynamic drag due to their distinct applications. The design-based standards would require that these trailers be equipped with low rolling resistance tires, and tire pressure monitoring or automatic tire inflation systems.

Compliance flexibilities

The proposed Amendments would offer several flexibilities to support compliance with the emission standards, which are described below.

¹¹ Devices that may be applied to trailers to reduce aerodynamic drag include trailer side skirts, underbody and rear fairings, and gap reducers.

Moteurs de véhicules lourds

Les modifications proposées comprennent des normes plus rigoureuses, à compter de l'année de modèle 2021, qui viseraient les émissions de CO₂ des moteurs à allumage par compression (moteurs diesel) conçus pour être installés dans des véhicules spécialisés et des tracteurs routiers. De plus, les modifications proposées introduiraient des normes de rechange pour certains moteurs des années de modèle 2024 à 2026. Plus précisément, une entreprise qui choisirait que ses moteurs de l'année de modèle 2020 conçus pour être utilisés dans des véhicules d'un PNBV supérieur à 8 845 kg (19 500 lb) soient conformes aux normes applicables aux moteurs de l'année de modèle 2021 aurait le choix de se conformer à des normes de rechange, d'un niveau de rigueur moindre, qui visent les moteurs des années de modèle 2024 à 2026. Le rendement des émissions des moteurs serait mesuré au moyen de cycles d'essai prescrits sur un dynamomètre de moteur.

Remorques

Les modifications proposées introduiraient de nouvelles normes visant les émissions de CO₂ attribuables aux remorques tirées par des tracteurs routiers. Des normes applicables aux remorques fourgons seraient établies en fonction du type de remorque fourgon et tiendraient compte des technologies installées sur les remorques en vue de réduire les émissions de GES, comme les dispositifs servant à réduire la traînée aérodynamique, les pneus à faible résistance au roulement, les composants légers et les dispositifs automatiques de gonflage des pneus ou de contrôle de la pression des pneus¹¹. Le rendement en matière d'émissions des remorques fourgons serait évalué au moyen d'une équation prescrite comportant un ensemble de coefficients pour calculer les émissions de CO₂ liées à chacune des technologies installées sur les remorques en vue de réduire leurs émissions. De plus, les modifications proposées introduiraient des normes fondées sur la conception pour les remorques sans fourgon et les remorques fourgons qui ne peuvent pas être munies de dispositifs pour améliorer leur aérodynamique en raison de leurs utilisations distinctes. Les normes fondées sur la conception exigeraient que ces remorques soient munies de pneus à faible résistance au roulement et de dispositifs automatiques de gonflage des pneus ou de contrôle de la pression des pneus.

Flexibilité sur le plan de la conformité

Les modifications proposées offriraient plusieurs mesures de flexibilité, décrites ci-dessous, en vue de favoriser la conformité avec les normes d'émissions.

¹¹ Les dispositifs qui pourraient être ajoutés aux remorques pour réduire la traînée aérodynamique englobent les jupes latérales, les carénages installés sous le châssis et à l'arrière de la remorque et les réducteurs d'écart.

CO₂ emission credit system for heavy-duty vehicles and engines

The proposed Amendments would extend the existing system of CO₂ emission credits to help meet overall environmental objectives in a manner that provides companies with compliance flexibility. The system would continue to allow companies to generate, bank and trade emission credits for heavy-duty vehicles and engines in the same manner as in the Regulations.¹² The proposed Amendments would allow a company to be eligible for additional emission credits by means of enhanced credit multipliers for plug-in hybrid, electric or fuel cell vehicles of the 2021 to 2027 model years, if the company chooses to participate in the CO₂ emission credit system. The proposed Amendments would also continue to allow a company to be eligible for additional emission credits, if the company incorporates innovative technologies into its vehicles or engines which generate reductions in CO₂ emissions that cannot be measured during prescribed emission testing or through the use of GEM.

Exemptions for small volume companies

Under the Regulations, companies have the option to exempt their vocational vehicles and tractors of a given model year from complying with the CO₂ vehicle emission standards, provided that they manufactured or imported fewer than 200 vocational vehicles and tractors for sale in Canada in 2011, and that they manufacture or import fewer than 200 vocational vehicles and tractors for sale in Canada on average over the three most recent consecutive model years. The proposed Amendments would simplify the requirements that companies manufacturing or importing vocational vehicles and tractors must satisfy to qualify for the existing exemption for small volume companies. The exemption from emission standards would also be expanded to include the engines installed in exempt vocational vehicles and tractors. Further, the proposed Amendments would contain a temporary, one-year exemption from the CO₂ emission standards for small volume companies that manufacture or import fewer than 100 trailers for sale in Canada in 2018.

Transitional exemption for trailers

The proposed Amendments would incorporate a transitional exemption for companies that manufacture or import trailers of the 2018 to 2026 model years. This

¹² Some credits obtained under the Regulations that are used to offset a deficit incurred as a result of the proposed Amendments would be multiplied by a set factor to reflect the change to the applicable useful life of some vehicles and engines that is used to calculate credits.

Système de points relatifs aux émissions de CO₂ pour les véhicules lourds et leurs moteurs

Les modifications proposées élargiraient le système actuel de points relatifs aux émissions de CO₂ pour faciliter l'atteinte des objectifs globaux en matière d'environnement de manière à fournir aux entreprises une flexibilité sur le plan de la conformité. Le système continuerait de permettre aux entreprises d'acquérir, d'accumuler et d'échanger des points relatifs aux émissions pour les véhicules lourds et leurs moteurs de la même manière que dans le Règlement¹². Les modifications proposées permettraient à une entreprise d'être admissible à des points supplémentaires relatifs aux émissions grâce à des multiplicateurs de points pour les véhicules hybrides rechargeables, électriques ou à pile à combustible des années de modèle 2021 à 2027, si l'entreprise en question choisit de participer au système de points relatifs aux émissions de CO₂. De plus, les modifications proposées continueraient de permettre à une entreprise d'être admissible à des points supplémentaires relatifs aux émissions si elle intègre dans ses véhicules ou ses moteurs des technologies innovatrices permettant de réduire les émissions de CO₂ qui ne peuvent pas être mesurées pendant les essais sur les émissions prescrits ou par l'utilisation du GEM.

Exemptions pour les entreprises à faible volume

En vertu du Règlement, une entreprise peut choisir d'exempter des normes d'émissions de CO₂ ses véhicules spécialisés et ses tracteurs routiers pour une année de modèle donnée, pourvu qu'elle ait fabriqué ou importé, en vue de la vente au Canada, moins de 200 véhicules spécialisés et tracteurs routiers en 2011 et moins de 200 véhicules spécialisés et tracteurs routiers, en moyenne, au cours des trois années de modèle consécutives précédentes. Les modifications proposées simplifieraient les exigences que les entreprises fabriquant ou important des véhicules spécialisés et des tracteurs routiers doivent respecter afin de bénéficier de l'exemption existante concernant les entreprises à faible volume. L'exemption des normes d'émissions serait également élargie afin d'inclure les moteurs installés dans les véhicules spécialisés et les tracteurs routiers exemptés. De plus, les modifications proposées comporteraient une exemption d'un an des normes d'émissions de CO₂ pour les entreprises à faible volume qui fabriquent ou importent moins de 100 remorques en vue de la vente au Canada en 2018.

Exemption transitoire pour les remorques

Les modifications proposées intégreraient une exemption transitoire pour les entreprises qui fabriquent ou importent des remorques des années de modèle 2018

¹² Certains points obtenus en vertu du Règlement qui sont utilisés pour compenser un déficit encouru en raison des modifications proposées seraient multipliés par un facteur établi afin de refléter la modification de la durée de vie utile applicable de certains véhicules et moteurs, utilisée dans le calcul des points.

transitional exemption would allow a company to exempt a number of box van and non-box trailers from the CO₂ emission standards under the two following conditions: (i) the number of box van or non-box trailers exempt must not exceed 20% of the total number of box van or non-box trailers that the company manufactures or imports for sale in Canada for a given model year; and (ii) this number must be lower than 25 in the case of box van trailers, and lower than 20 in the case of non-box trailers, for a given model year.

Fleet average standards for CO₂ emissions attributable to box van trailers

Starting with the 2027 model year, the proposed Amendments would provide a company that manufactures or imports box van trailers with the flexibility of meeting a fleet average standard for CO₂ emissions, for each of its fleets of trailers of a given model year, to help reduce the compliance burden associated with the new emission standards applicable to box van trailers.

Reporting requirements

The proposed Amendments would expand the scope of the annual end of model year report to manufacturers and importers of trailers used with transport tractors of the 2018 and later model years in Canada. The information that would be required to be included in this report concerning trailers has been streamlined to minimize additional administrative burden.

Additional amendments to other regulations under CEPA

Additional amendments are proposed to ensure consistency within the Department's suite of on-road vehicle and engine emission regulations and to maintain alignment with U.S. regulatory provisions. In particular, to maintain alignment with the United States, the proposed Amendments would modify the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations* to incorporate a provision that allows companies to be eligible for an expanded CO₂ emission allowance for their full-size hybrid pick-up trucks of the 2017 to 2021 model years. Also, the proposed Amendments would modify the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* to update references to the U.S. *Code of Federal Regulations*, address discrepancies between the English and French versions, improve the clarity of the regulatory text, and enhance alignment with the U.S. regulatory provisions.

à 2026. Cette exemption transitoire permettrait à une entreprise d'exempter un certain nombre de remorques fourgons et de remorques sans fourgon des normes d'émissions de CO₂ selon les deux conditions suivantes : (i) le nombre de remorques fourgons ou de remorques sans fourgon exemptées ne doit pas excéder 20 % du nombre total de remorques fourgons ou de remorques sans fourgon d'une année de modèle donnée que l'entreprise fabrique ou importe en vue de la vente au Canada; (ii) ce nombre doit être inférieur à 25 dans le cas des remorques fourgons et inférieur à 20 dans le cas des remorques sans fourgon, d'une année de modèle donnée.

Normes moyennes d'émissions de CO₂ d'un parc de remorques fourgons

À compter de l'année de modèle 2027, les modifications proposées permettraient à une entreprise qui fabrique ou importe des remorques fourgons de choisir de se conformer à une norme moyenne des émissions de CO₂ pour chacun de ses parcs de remorques d'une année de modèle donnée, afin de réduire le fardeau lié à la conformité avec les nouvelles normes d'émissions applicables aux remorques fourgons.

Exigences relatives à la soumission de rapports

Les modifications proposées élargiraient la portée du rapport de fin d'année de modèle pour les entreprises fabriquant ou important au Canada des remorques utilisées avec des tracteurs routiers de l'année de modèle 2018 et des années de modèle ultérieures. Les renseignements sur les remorques qui devraient être inclus dans ce rapport ont été simplifiés pour minimiser le fardeau administratif supplémentaire.

Modifications supplémentaires aux autres règlements découlant de la LCPE

Des modifications supplémentaires sont proposées pour garantir l'uniformité au sein de l'ensemble des règlements du Ministère sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs et pour maintenir l'harmonisation avec les dispositions réglementaires des États-Unis. Plus particulièrement, afin de maintenir l'harmonisation avec les États-Unis, les modifications proposées présentent un changement au *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*, afin d'y inclure une disposition qui permettrait aux entreprises d'être admissibles à une allocation d'émissions de CO₂ élargie pour leurs camionnettes lourdes hybrides des années de modèle 2017 à 2021. De plus, les modifications proposées incluent divers changements au *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* qui permettraient de mettre à jour des renvois au *Code of Federal Regulations* des États-Unis, de corriger les divergences entre les versions anglaise et française, d'accroître la clarté du libellé et d'améliorer l'harmonisation avec les dispositions réglementaires des États-Unis.

Regulatory and non-regulatory options considered

The Government of Canada currently regulates emissions from heavy-duty vehicles and engines under CEPA, and considered maintaining the regulatory status quo or updating the regulatory requirements to achieve stringent aligned Canada–U.S. standards.

Status quo approach

The Regulations establish the Phase 1 standards for heavy-duty vehicles and engines that begin in the 2014 model year and increase in stringency to the 2018 model year. In the absence of the proposed Amendments, the 2018 model year standards would apply to all heavy-duty vehicles and engines of the 2019 and later model years, and GHG emissions attributable to trailers would remain unregulated.

Without the proposed Amendments, vehicles and engines compliant with the Phase 1 standards (but not with the more stringent Phase 2 standards) and unregulated trailers would be allowed to be manufactured and imported for sale in Canada. Consequently, the additional GHG emission reductions and other benefits that are associated with maintaining alignment with the U.S. standards for vehicles, engines and trailers would not be fully realized. Further, the vehicle and trailer manufacturing sectors in Canada and the United States are highly integrated. Under a status quo approach, regulatory misalignment would create a non-level playing field for manufacturers and importers in Canada and the United States. It would allow Canadian companies that manufacture or import less expensive heavy-duty vehicles and trailers that do not meet the Phase 2 standards to place competitive pressure on other companies operating in Canada that would comply with the Phase 2 standards. For these reasons, this option was rejected.

Regulatory approach — Maintaining Canada–U.S. alignment

The vehicle and trailer manufacturing sectors in Canada and the United States are highly integrated, and there is a long history of collaboration in working towards the alignment of emission standards. The implementation of common Canada–U.S. standards for manufacturers and importers would provide regulatory certainty to facilitate investment decisions and minimize regulatory burden by allowing the use of common information, data and emission testing results to demonstrate compliance. Maintaining regulatory alignment with the Phase 2 standards is

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Le gouvernement du Canada réglemente actuellement les émissions des véhicules lourds et leurs moteurs en vertu de la LCPE et il a envisagé soit de maintenir le statu quo réglementaire, soit de mettre à jour les exigences réglementaires afin d'obtenir des normes rigoureuses et harmonisées entre le Canada et les États-Unis.

Approche du statu quo

Le Règlement établit les normes de phase 1 pour les véhicules lourds et leurs moteurs, qui prennent effet à compter de l'année de modèle 2014 et dont la rigueur s'accroît graduellement jusqu'à l'année de modèle 2018. En l'absence des modifications proposées, les normes pour l'année de modèle 2018 s'appliqueraient à tous les véhicules lourds et leurs moteurs de l'année de modèle 2019 et des années de modèle ultérieures, et les émissions de GES attribuables aux remorques demeureraient non réglementées.

Sans les modifications proposées, les véhicules et les moteurs conformes aux normes de phase 1 (mais pas aux normes de phase 2 plus rigoureuses) et les remorques non réglementées pourraient être fabriqués et importés pour être vendus au Canada. Par conséquent, les réductions supplémentaires d'émissions de GES et les autres avantages liés au maintien de l'harmonisation avec les normes des États-Unis applicables aux véhicules, aux moteurs et aux remorques ne seraient pas entièrement réalisés. De plus, les secteurs de fabrication de véhicules et de remorques du Canada et des États-Unis sont grandement intégrés. En maintenant le statu quo, le manque d'harmonisation de la réglementation engendrerait la mise en place de règles de jeu non équitables pour les fabricants et les importateurs au Canada et aux États-Unis. Ces conditions feraient en sorte que les entreprises qui fabriquent ou importent au Canada des véhicules lourds et des remorques moins chers qui ne sont pas conformes aux normes de phase 2 exerceraient des pressions concurrentielles sur les autres entreprises qui font des affaires au Canada et qui seraient conformes aux normes de phase 2. Le statu quo a été rejeté pour ces raisons.

Approche réglementaire — Maintien de l'harmonisation Canada–États-Unis

Les secteurs de fabrication de véhicules et de remorques du Canada et des États-Unis sont grandement intégrés et les deux pays ont depuis longtemps collaboré dans le but d'harmoniser leurs normes d'émissions. La mise en œuvre de normes communes Canada–États-Unis visant les fabricants et les importateurs fournirait une certitude réglementaire permettant de faciliter les décisions d'investissement et de minimiser le fardeau réglementaire en autorisant l'utilisation de renseignements, de données et de résultats d'essais de mesure des émissions communs

the option that is being proposed. This option would deliver important GHG emission reductions while preserving the competitiveness of the heavy-duty vehicle and trailer manufacturing sectors in Canada.

Benefits and costs

An analysis of the incremental impacts was conducted using business-as-usual (BAU) and regulatory scenarios. The costs and benefits of the proposed Amendments have been assessed in accordance with the *Canadian Cost-Benefit Analysis Guide* published by the Treasury Board Secretariat (TBS).¹³

The expected impacts of the proposed Amendments are presented in the logic model (Figure 1) below. Compliance with the stricter limits in the proposed Amendments for GHG emissions from heavy-duty vehicles would lead to important GHG emission reductions and fuel savings by means of more effective vehicle emission technologies. These fuel savings are anticipated to result in reduced refuelling time for vehicle operators and additional opportunities for vehicle operators to transport goods and provide services. Compliance with the proposed Amendments would also result in health and environmental benefits for Canadians through improvements in air quality.

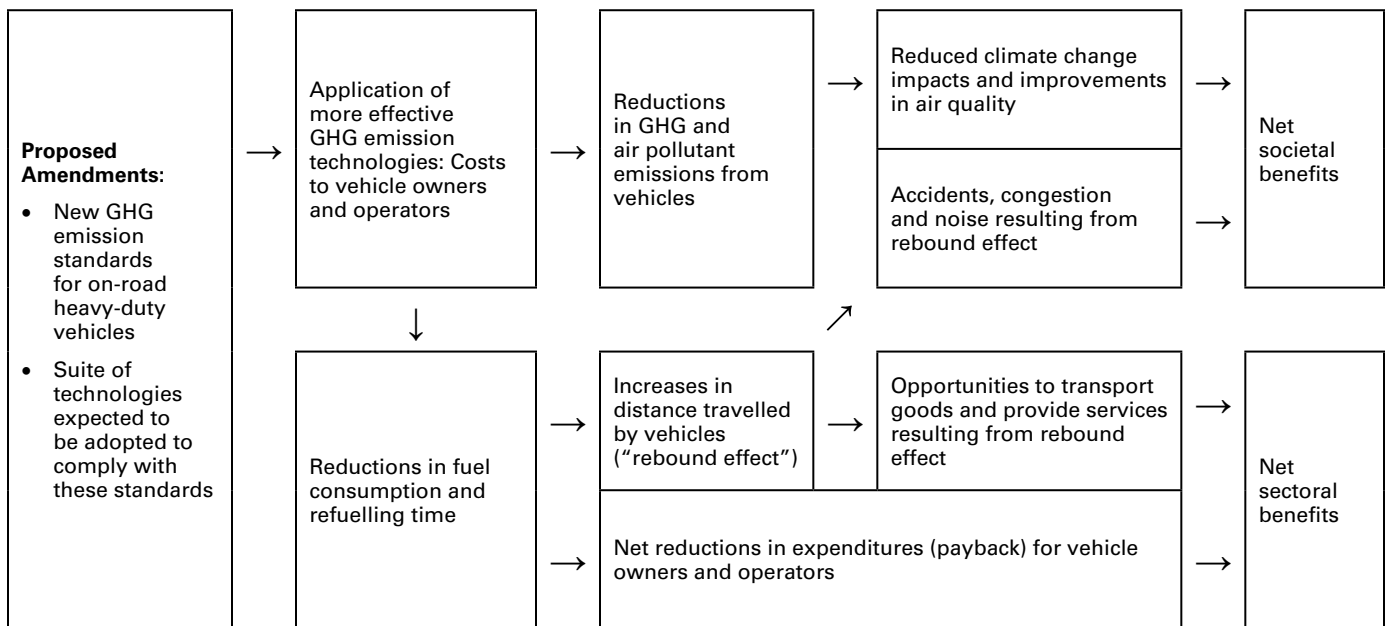
pour établir la conformité. Le maintien de l’harmonisation réglementaire avec les normes de phase 2 est l’option proposée. Cette option permettrait de réduire considérablement les émissions de GES tout en préservant la compétitivité des secteurs de fabrication de véhicules lourds et de remorques du Canada.

Avantages et coûts

Une analyse des répercussions différentielles a été réalisée au moyen de scénarios de maintien du statu quo et de scénarios réglementaires. Les coûts et les avantages des modifications proposées ont été évalués conformément au *Guide d’analyse coûts-avantages pour le Canada*, publié par le Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT).¹³

Les répercussions prévues des modifications proposées sont présentées dans le modèle logique (figure 1) ci-dessous. La conformité avec les limites plus rigoureuses des émissions de GES des véhicules lourds énoncées dans les modifications proposées permettrait d’importantes réductions des émissions de GES et économies de carburant grâce à des technologies plus efficaces liées aux émissions des véhicules. On prévoit que ces économies de carburant permettront de réduire le délai de ravitaillement et de créer des possibilités de transport de biens et de prestation de services accrues pour les exploitants. De plus, la conformité avec les modifications proposées créerait des avantages en matière de santé et d’environnement pour les Canadiens grâce à des améliorations de la qualité de l’air.

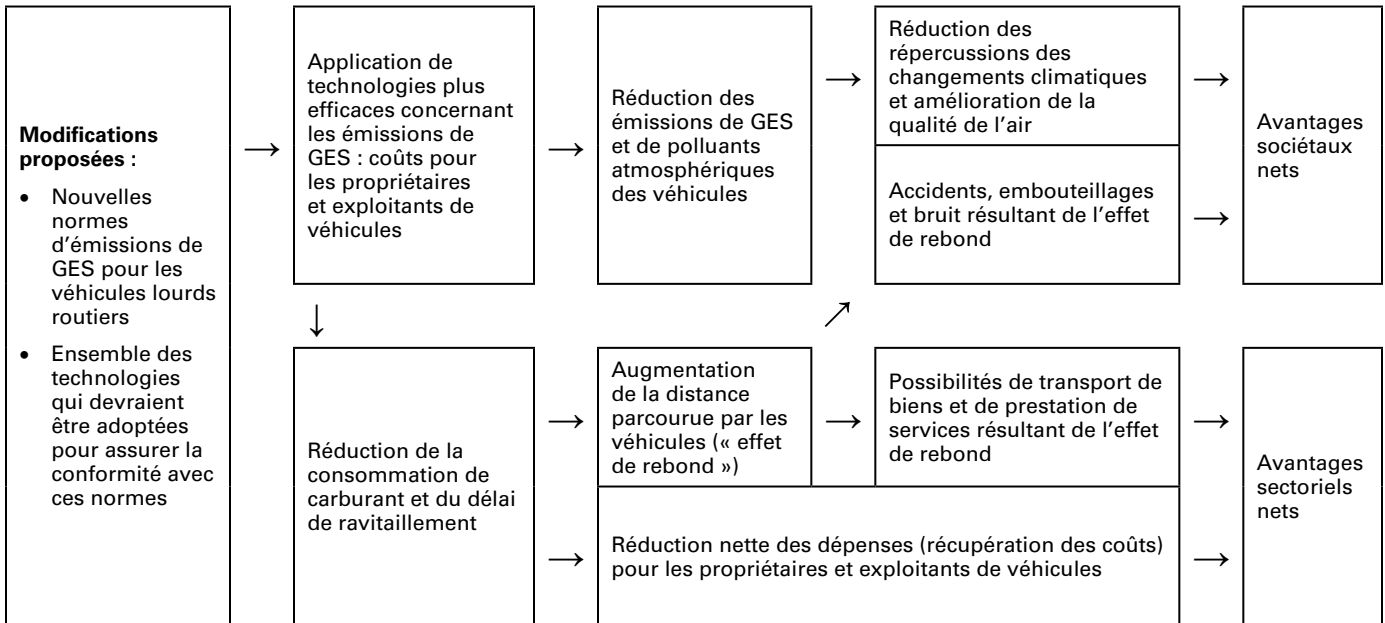
Figure 1: Logic model for the analysis of the proposed Amendments



¹³ Available at www.tbs-sct.gc.ca/rtrap-parfa/analys/analystb-eng.asp.

¹³ Disponible à l’adresse suivante : <http://www.tbs-sct.gc.ca/hgw-cgf/finances/rgs-erdg/wwad-cqnf/col/analys/analystb-fra.asp>.

Figure 1 : Modèle logique pour l'analyse des modifications proposées



Analytical framework

Impacts are analyzed in terms of changes to vehicle technologies, emissions, and associated costs and benefits, in the regulatory scenario compared to the BAU scenario. The incremental impacts are the differences between the estimated levels of technologies and emissions, and the differences between the associated costs and benefits, in the two scenarios. To the extent possible, benefits and costs are quantified and monetized, and the monetized impacts are expressed in 2015 Canadian dollars. The first year of regulatory implementation is 2018. The analysis uses 2016 as the present value base year and ends in 2050. Unless otherwise indicated, the monetized impacts are analyzed in present value terms, applying a 3% discount rate for future years, in accordance with TBS guidance for environmental and health regulatory analyses. Other identified impacts have been considered qualitatively.

The Department conducted two distinct types of analysis that show the projected impacts of the Phase 2 standards from different perspectives. First, a model year analysis was conducted to estimate the costs and benefits associated with the operation of MY2018-2029 Phase 2 vehicles that are expected to be produced within the time frame of

Cadre analytique

Les répercussions sont analysées sur le plan des changements apportés aux technologies automobiles, aux émissions ainsi qu'aux coûts et avantages connexes dans le scénario réglementaire par rapport au scénario de maintien du statu quo. Dans les deux scénarios, les effets différentiels sont les différences entre les niveaux estimés des technologies et des émissions et les différences entre les coûts et les avantages connexes. Dans la mesure du possible, les avantages et les coûts ont été quantifiés et monétisés et les répercussions monétaires sont exprimées en dollars canadiens de 2015. La première année de mise en œuvre réglementaire est 2018. L'analyse prend l'année 2016 comme année de référence de la valeur actuelle et se termine en 2050. Sauf indication contraire, les répercussions monétaires sont analysées selon leur valeur actualisée, suivant un taux d'actualisation de 3 % étant appliqué aux années futures, conformément au document d'orientation du SCT qui traite des analyses réglementaires portant sur la santé et l'environnement. Les autres répercussions ont été examinées sur un plan qualitatif.

Le Ministère a mené deux analyses distinctes qui révèlent, selon des perspectives différentes, les répercussions projetées découlant des normes de phase 2. D'abord, on a effectué une analyse fondée sur les années de modèle pour estimer les coûts et les avantages associés à l'exploitation des véhicules de phase 2 des AM 2018-2029, dont on

regulatory implementation.¹⁴ In addition, an alternative calendar year analysis was conducted to provide estimates of the annual impacts attributable to all Phase 2 vehicles over the analytical time frame, including the costs and benefits resulting from Phase 2 vehicles of the 2030 and later model years (i.e. the impacts associated with the ongoing implementation of the Phase 2 standards at full stringency). Results from both types of analysis are presented below.

The BAU scenario assumes that emission rates corresponding to the Phase 1 standards in the Regulations for model year 2018 (MY2018) engines, heavy-duty pick-up trucks and vans, vocational vehicles, and transport tractors would be extended indefinitely into the future with no change in stringency.¹⁵ Further, the BAU scenario assumes that standards would not be adopted for trailers used with transport tractors.¹⁶

The regulatory scenario assumes that new GHG emission standards would be introduced for trailers used with transport tractors beginning in MY2018 and more stringent GHG emission standards would be introduced for the currently regulated categories of vehicles (heavy-duty pick-up trucks and vans, vocational vehicles, and transport tractors) and engines beginning in MY2021. These proposed emission standards, which are collectively referred to as the “Phase 2 standards,” would increase in stringency every three model years to MY2027 and maintain full stringency thereafter. Overall emission reductions are expected to increase over time as vehicles and trailers that are compliant with the Phase 2 standards become a larger percentage of the in-use fleet. It is projected that most on-road heavy-duty vehicles in Canada would be compliant with these standards by 2050 in the regulatory scenario.

In order to assess the impacts of the proposed Amendments, it was necessary to obtain Canadian estimates of future vehicle sales, fuel prices and monetary values for GHG emission reductions; to identify the technologies that manufacturers would likely adopt and the costs they

s’attend à ce qu’ils soient fabriqués au cours de la période de mise en œuvre de la réglementation¹⁴. De plus, on a mené une analyse fondée sur les années civiles afin de fournir une estimation des répercussions annuelles attribuables à tous les véhicules de phase 2 au cours de la période visée par l’analyse, y compris les coûts et les avantages pour les véhicules de phase 2 des années de modèle 2030 et ultérieures (c’est-à-dire les répercussions associées avec la mise en œuvre continue des normes de phase 2 les plus rigoureuses). Les résultats de ces deux analyses sont présentés ci-après.

Dans le scénario de maintien du statu quo, on présume que les taux d’émission correspondant aux normes de phase 1 du Règlement pour les moteurs, les camionnettes et les fourgonnettes lourdes, les véhicules spécialisés et les tracteurs routiers de l’année de modèle (AM) 2018 demeureront les mêmes pour une période indéfinie, et qu’il n’y aura pas de changement quant à la rigueur des normes¹⁵. Ce scénario suppose également qu’aucune norme ne sera adoptée pour les remorques utilisées avec des tracteurs routiers¹⁶.

Dans le scénario réglementaire, on suppose que de nouvelles normes d’émissions de GES seront instaurées pour les remorques utilisées avec les tracteurs routiers à partir de l’AM 2018 et que des normes d’émissions de GES plus rigoureuses seront établies pour les catégories de véhicules désignées à l’heure actuelle (camionnettes et fourgonnettes lourdes, véhicules spécialisés et tracteurs routiers) et les moteurs à partir de l’AM 2021. Le niveau de rigueur de ces normes d’émissions proposées, collectivement appelées « normes de phase 2 », augmenterait graduellement toutes les trois années de modèle jusqu’à l’AM 2027 et serait maintenu par la suite. On prévoit que les réductions globales des émissions connaîtront une hausse au fil du temps, à mesure qu’augmentera la proportion de véhicules et de remorques conformes aux normes de phase 2 dans le parc routier en service. Selon les projections du scénario réglementaire, la majorité des véhicules lourds routiers du Canada seront conformes à ces normes d’ici 2050.

Afin d’évaluer les effets des modifications proposées, il a fallu obtenir les estimations canadiennes sur les ventes futures de véhicules, les prix du carburant et les valeurs monétaires des réductions de GES; déterminer les technologies que les fabricants sont susceptibles d’adopter et les

¹⁴ The Phase 2 standards would be introduced in model year (MY) 2018 and increase in stringency in MYs 2021, 2024 and 2027. For analytical purposes, groups of three consecutive MYs are formed; thus, MY2027 is grouped with MYs 2028 and 2029.

¹⁵ All references to years in this statement pertain to calendar years, unless it is stated that reference is being made to a given model year of vehicle, engine or trailer.

¹⁶ In this analysis, the term “vehicle” refers to the whole vehicle, including the engine and any associated equipment, such as a trailer.

¹⁴ Les normes de phase 2 seraient introduites pour l’année de modèle (AM) 2018 et leur niveau de rigueur augmenterait graduellement aux AM 2021, 2024 et 2027. Aux fins d’analyses, des groupes de trois AM consécutives ont été formés, de telle sorte que l’AM 2027 a été regroupée avec les AM 2028 et 2029.

¹⁵ Dans le présent résumé, les années auxquelles l’on fait référence sont des années civiles, sauf lorsqu’il est indiqué qu’il s’agit de l’année de modèle donnée d’un véhicule, d’un moteur ou d’une remorque.

¹⁶ Dans cette analyse, le terme « véhicule » renvoie au véhicule dans son ensemble, ce qui inclut le moteur et tout équipement associé, telle une remorque.

would carry; and to then model future vehicle emissions, fuel consumption and distance travelled, with and without the proposed standards. The key sources of data that were used to complete these tasks, including the proposed U.S. Phase 2 rule and its associated regulatory impact analysis, are described throughout this analysis.¹⁷

The emission standards from the final U.S. Phase 2 rule have been incorporated into the proposed Amendments. However, since the Department's modelling of Canadian costs and benefits was conducted prior to the publication of the final U.S. rule, the following impact analysis considers the emission standards proposed by the U.S. EPA in July 2015 in a Canadian context and does not take into account changes made in the final U.S. rule. Relative to the proposed U.S. Phase 2 rule, the final rule includes CO₂ emission standards that are more stringent for diesel engines and better tailored to vehicle application for vocational vehicles, as well as new standards for particulate matter emissions from APUs. The Department plans on updating its modelling to reflect the costs and benefits of these provisions in a Canadian context in the Regulatory Impact Analysis Statement published with the final Amendments in the *Canada Gazette*, Part II. It is anticipated that both cost and benefit estimates would increase as a result of these modelling updates, and that overall the regulatory proposal would lead to net benefits for Canadians.

Costs

The analysis of costs assumes full compliance with the Phase 2 standards proposed by the U.S. EPA in July 2015 (the "proposed Phase 2 standards"), which would impose upfront vehicle technology costs and ongoing tire maintenance costs on industry stakeholders. Compliance would lead to fuel savings, thereby encouraging additional driving. In turn, this "rebound-effect" driving is expected to lead to increases in accidents, congestion and noise caused by heavy-duty vehicles. To help ensure that compliance with the standards is maximized, there would also be some business administrative and government costs.

coûts qu'ils pourraient engager; modéliser les émissions, la consommation de carburant et les distances parcourues futures des véhicules, avec et sans les normes proposées. Les principales sources de données ayant servi à accomplir ces tâches, y compris le projet de règlement de phase 2 des États-Unis et l'étude d'impact de la réglementation connexe, sont décrites dans la présente analyse¹⁷.

Les normes définitives de phase 2 des États-Unis ont été intégrées dans les modifications proposées. Cependant, puisque le Ministère a effectué sa modélisation des coûts et des avantages avant la publication du règlement définitif des États-Unis, l'analyse des répercussions ci-après tient compte des normes proposées par l'EPA des États-Unis en juillet 2015, appliquées au contexte canadien, et ne prend pas en considération les changements ultérieurement instaurés avec le règlement définitif des États-Unis. Par rapport aux normes de phase 2 proposées par les États-Unis, le règlement définitif comprend des normes d'émissions de CO₂ qui sont plus rigoureuses pour les moteurs diesel et des normes qui sont mieux adaptées aux divers usages des véhicules spécialisés et comprend aussi de nouvelles normes visant les particules des GEA. Le Ministère prévoit mettre à jour sa modélisation de façon à refléter les coûts et avantages de ces dispositions, en tenant compte du contexte propre au Canada, dans le résumé de l'étude d'impact de la réglementation qui sera publié avec les modifications définitives dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Il est prévu qu'autant les coûts que les avantages estimés augmenteront en conséquence des mises à jour de la modélisation et que, globalement, les modifications proposées entraîneraient des avantages nets pour les Canadiens.

Coûts

L'analyse des coûts suppose une conformité totale aux normes de phase 2 proposées par l'EPA des États-Unis en juillet 2015 (les normes de phase 2 proposées), lesquelles imposeraient aux intervenants de l'industrie des coûts initiaux en technologies automobiles et des coûts récurrents pour l'entretien des pneus. Le respect des normes entraînerait des économies de carburant, encourageant alors une hausse des déplacements. Ensuite, il est prévu que cet « effet de rebond » sur la conduite additionnelle entraînera une hausse du nombre d'accidents, des embouteillages et du bruit causés par les véhicules lourds. Afin de veiller à ce que la conformité aux normes soit optimale, il y aura aussi des coûts administratifs pour les entreprises et des coûts pour le gouvernement.

¹⁷ "Regulations for Greenhouse Gas Emissions from Commercial Trucks & Buses". U.S. EPA: www.epa.gov/regulations-emissions-vehicles-and-engines/regulations-greenhouse-gas-emissions-commercial-trucks.

¹⁷ « Regulations for Greenhouse Gas Emissions from Commercial Trucks & Buses ». EPA des États-Unis : www.epa.gov/regulations-emissions-vehicles-and-engines/regulations-greenhouse-gas-emissions-commercial-trucks.

Vehicle technology and tire maintenance costs

The proposed Phase 2 standards were modelled to apply to all newly manufactured or imported trailers of the 2018 and later model years hauled by on-road transport tractors, and to all newly manufactured or imported on-road heavy-duty pick-up trucks and vans, vocational vehicles, tractors, and the engines used to power vocational vehicles and tractors, of the 2021 and later model years ("Phase 2 vehicles"). Phase 2 vehicles can be powered by gasoline, diesel, electricity, compressed natural gas, liquefied petroleum gas, or a combination of energy sources. Nonetheless, it is anticipated that Phase 2 vehicles would be predominately powered by gasoline and diesel engines. Consequently, this analysis assumes that all Phase 2 vehicles are powered by gasoline and diesel engines, including hybrid electric engine types.

Multiple Canadian sources of information on historical vehicle sales and registration, and vehicle sales forecasts, were used as inputs into the Motor Vehicle Emission Simulator (MOVES) and processed for forecasting, generating projected sales of heavy-duty vehicles for use in Canada for each required vehicle class and model year. These projections are summarized in Table 2 in the form of average sales for four periods covering model years 2018 to 2029. Future sales of trailers for use in Canada were projected using the historical sales ratio of trailers to tractors that was estimated to be about 1.6 to 1 in a study conducted for the Department by the International Council on Clean Transportation in 2016 (the 2016 ICCT study).

Coûts liés aux technologies automobiles et à l'entretien des pneus

Les normes de phase 2 proposées ont été modélisées pour viser l'ensemble des nouvelles remorques, fabriquées au pays ou importées, des années de modèle 2018 et subséquentes, qui sont tirées par des tracteurs routiers, ainsi qu'à l'ensemble des camionnettes et des fourgonnettes lourdes, des véhicules spécialisés, des tracteurs routiers et des moteurs servant à propulser les véhicules spécialisés et les tracteurs routiers, des années de modèle 2021 et subséquentes, qui sont fabriqués au pays ou importés (« véhicules de phase 2 »). Les véhicules de phase 2 peuvent fonctionner à l'essence, au diesel, à l'électricité, au gaz naturel comprimé, au gaz de pétrole liquéfié ou à l'aide d'une combinaison de sources d'énergie. Malgré tout, on prévoit que les moteurs des véhicules de phase 2 seront principalement alimentés à l'essence et au diesel. Par conséquent, l'analyse suppose que tous les véhicules de phase 2 sont propulsés par des moteurs à essence ou diesel, ce qui inclut les moteurs hybrides électriques.

On s'est servi de données historiques sur les ventes et les immatriculations de véhicules issues de multiples sources d'information canadiennes et des prévisions de ventes de véhicules en tant qu'intrants dans le simulateur Motor Vehicle Emission Simulator (MOVES). On a ensuite traité ces données pour faire les prévisions, ce qui a permis d'obtenir, pour chacune des catégories de véhicule et des années de modèle visées, les ventes prévues de véhicules lourds pour utilisation au Canada. Ces prévisions sont résumées dans le tableau 2 sous forme de ventes moyennes pour quatre périodes couvrant les années de modèle 2018 à 2029. Les ventes futures de remorques pour utilisation au Canada ont été estimées à partir du rapport de ventes historique entre les remorques et les tracteurs routiers, qui était d'environ 1,6 pour 1 selon une étude menée en 2016 pour le Ministère par l'International Council on Clean Transportation (étude de 2016 de l'ICCT).

Table 2: Average sales of new vehicles per year by engine fuel type and vehicle category

Engine Fuel Type	Vehicle Category	MYs 2018-2020	MYs 2021-2023	MYs 2024-2026	MYs 2027-2029
Diesel	Tractors	25 431	26 070	24 919	25 650
	Vocational vehicles	28 035	28 892	28 079	29 619
	Heavy-duty pick-up trucks and vans	24 743	25 033	23 666	23 583
Gasoline	All categories	51 800	52 518	49 767	50 009
No engine	Trailers	40 722	41 745	39 900	41 071

Note: The estimated sales ratio of trailers to tractors of 1.6 to 1 from the 2016 ICCT study was used to project trailer sales.

Tableau 2 : Ventes annuelles moyennes de nouveaux véhicules, selon le type de carburant du moteur et la catégorie de véhicule

Type de carburant du moteur	Catégorie de véhicule	AM 2018-2020	AM 2021-2023	AM 2024-2026	AM 2027-2029
Diesel	Tracteurs routiers	25 431	26 070	24 919	25 650
	Véhicules spécialisés	28 035	28 892	28 079	29 619
	Camionnettes et fourgonnettes lourdes	24 743	25 033	23 666	23 583
Essence	Toutes les catégories	51 800	52 518	49 767	50 009
Aucun moteur	Remorques	40 722	41 745	39 900	41 071

Remarque : Un rapport de ventes estimatif entre les remorques et les tracteurs routiers de 1,6 pour 1, tiré de l'étude de 2016 de l'ICCT, a servi à établir les prévisions de ventes de remorques.

Phase 2 vehicles, engines and trailers would be required to comply with GHG emission standards that increase in stringency from model years 2018 to 2027 for trailers, and from model years 2021 to 2027 for vehicles and engines, as previously described. Given that these proposed standards are primarily performance-based standards, manufacturers and importers in most cases would be free to choose what technology packages to adopt in order to comply with the standards and achieve emission reductions. However, this would not be the case for non-aerodynamic and non-box trailers, for which design-based standards are being introduced, requiring these trailers to be equipped with lower rolling resistance tires, and automatic tire inflation or tire pressure monitoring systems.

The proposed Phase 2 standards were modelled to align with the proposed GHG emission standards of the U.S. EPA for the 2018 and later model years, which would provide manufacturers with a common set of Canada-U.S. standards for heavy-duty vehicles, engines and trailers. As a result, the analysis assumes that manufacturers supplying the Canadian and American markets would likely adopt similar technologies to meet these emission standards. Table 3 presents a list of technologies that manufacturers are likely to choose to comply with the proposed Phase 2 standards.

Les véhicules, moteurs et remorques de phase 2 devraient être conformes aux normes d'émissions de GES, dont la rigueur augmentera progressivement des AM 2018 à 2027 pour les remorques et des AM 2021 à 2027 pour les véhicules et les moteurs, comme mentionné précédemment. Comme ces normes proposées sont principalement axées sur le rendement, les fabricants et les importateurs auront, dans la majorité des cas, la liberté de choisir quels ensembles de technologies ils veulent adopter pour se conformer à ces normes et obtenir une réduction des émissions. Cependant, cela ne serait pas le cas pour les remorques fourgons non aérodynamiques et les remorques sans fourgon, pour lesquelles des normes fondées sur la conception seront établies, exigeant qu'elles soient équipées de pneus à faible résistance au roulement et de dispositifs automatiques de gonflage des pneus ou de contrôle de la pression des pneus.

Les normes de phase 2 proposées ont été modélisées de manière à s'harmoniser avec les normes d'émissions de GES proposées de l'EPA des États-Unis pour les années de modèle 2018 et subséquentes, ce qui permettrait aux fabricants de disposer d'un ensemble de normes Canada-États-Unis communes pour les véhicules lourds, les moteurs et les remorques. Par conséquent, l'analyse suppose que les fabricants qui approvisionnent les marchés canadien et américain adopteront probablement des technologies similaires pour respecter les normes d'émission. Le tableau 3 comprend une liste des technologies que les fabricants sont susceptibles de choisir en vue de respecter les normes de phase 2.

Table 3: Key vehicle technologies expected to be adopted to meet the Phase 2 standards

Category of Vehicle	Vehicle Technology
Tractors	<ul style="list-style-type: none"> • engine efficiency improvements • lower rolling resistance tires • aerodynamic drag improvements • mass reduction • use of idle-reducing technologies, such as APUs • predictive cruise control • speed limiters • driveline, axle and transmission efficiencies • low friction lubricants • electric and high efficiency accessories • tire pressure monitoring systems • automatic tire inflation systems

Category of Vehicle	Vehicle Technology	
Trailers	<ul style="list-style-type: none"> • devices to reduce aerodynamic drag, such as side skirts, underbody and rear fairings, and gap reducers • lower rolling resistance tires 	<ul style="list-style-type: none"> • lightweight components • tire pressure monitoring systems • automatic tire inflation systems
Vocational vehicles	<ul style="list-style-type: none"> • engine efficiency improvements • lower rolling resistance tires • axle and transmission efficiencies • mass reduction • workday idle reduction systems 	<ul style="list-style-type: none"> • hybrid applications • powertrain optimization • reduced air conditioning leakage • tire pressure monitoring systems • automatic tire inflation systems
Heavy-duty pick-up trucks and vans	<ul style="list-style-type: none"> • engine efficiency improvements • lower rolling resistance tires • aerodynamic drag improvements • mass reduction 	<ul style="list-style-type: none"> • improved transmissions • reduced accessory loads • engine stop-start • powertrain hybridization

Tableau 3 : Principales technologies automobiles dont l'adoption est envisageable pour respecter les normes de phase 2

Catégorie de véhicule	Technologie automobile	
Tracteurs routiers	<ul style="list-style-type: none"> • amélioration de l'efficacité des moteurs • pneus à faible résistance au roulement • amélioration de la traînée aérodynamique • réduction du poids • utilisation de technologies de réduction de la marche au ralenti, comme des GEA • régulateur de vitesse prédictif • limiteurs de vitesse 	<ul style="list-style-type: none"> • amélioration de l'efficacité des lignes d'arbres de transmission, des essieux et des transmissions • lubrifiants à faible coefficient de frottement • accessoires électriques et à efficacité élevée • dispositifs de contrôle de la pression des pneus • dispositifs automatiques de gonflage des pneus
Remorques	<ul style="list-style-type: none"> • équipement permettant de réduire la traînée aérodynamique, comme des jupes latérales, des panneaux de sous-châssis, des carénages arrière, et des réducteurs d'écart • pneus à faible résistance au roulement 	<ul style="list-style-type: none"> • composants légers • dispositifs de contrôle de la pression des pneus • dispositifs automatiques de gonflage des pneus
Véhicules spécialisés	<ul style="list-style-type: none"> • amélioration de l'efficacité des moteurs • pneus à faible résistance au roulement • amélioration de l'efficacité des essieux et des transmissions • réduction du poids • systèmes de réduction de la marche au ralenti 	<ul style="list-style-type: none"> • applications hybrides • optimisation des groupes motopropulseurs • réduction des fuites de frigorigène des systèmes de climatisation • dispositifs de contrôle de la pression des pneus • dispositifs automatiques de gonflage des pneus
Camionnettes et fourgonnettes lourdes	<ul style="list-style-type: none"> • amélioration de l'efficacité des moteurs • pneus à faible résistance au roulement • amélioration de la traînée aérodynamique • réduction du poids 	<ul style="list-style-type: none"> • amélioration des transmissions • réduction des charges liées aux accessoires • système de mise en marche et d'arrêt automatiques du moteur • hybridation des groupes motopropulseurs

Based on engineering and market analyses, the U.S. EPA determined technology packages that were most likely to be adopted from existing and anticipated sets of vehicle, engine and trailer technologies. Next, the U.S. EPA projected the rates of adoption for these technology packages that would be necessary to comply with the Phase 2 standards, and estimated the redesign and application costs

En se fondant sur des analyses techniques et de marché, l'EPA des États-Unis a établi les ensembles de technologies les plus susceptibles d'être adoptés parmi les technologies existantes et futures destinées aux véhicules, aux moteurs et aux remorques. Ensuite, l'EPA des États-Unis a estimé les taux d'adoption de ces technologies qu'il faudrait atteindre pour assurer le respect des normes de

per vehicle for those technology packages. The U.S. EPA's assessment of technologies that would be available for each vehicle, engine and trailer category, and the estimates of their relative effectiveness and costs, were guided by published research and independent assessments. For each vehicle, engine and trailer category, technologies that could be applied practically and cost-effectively have been identified.

The availability and increase in market penetration rates of technologies have been assessed by the U.S. EPA, together with effectiveness and costs, for each model year from 2018 to 2027. The technology costs are incremental to the costs in the BAU scenario (Phase 1). In the regulatory scenario, technologies and compliance options are applied to vehicles, engines and trailers in order for companies to meet the standards. The estimated incremental cost per vehicle or trailer is calculated on this basis. Given the integration of the Canada–U.S. vehicle and trailer manufacturing sectors, and the alignment with the proposed Phase 2 standards, the same technology choices and adoption rates assumed by the U.S. EPA are used in this analysis. This leads to similar costs per vehicle, adjusted for inflation and exchange rates, as those calculated in the analysis of the proposed U.S. Phase 2 rule.

The Department has also estimated increased maintenance costs associated with the installation of lower rolling resistance tires. It is expected that, when replaced, the lower rolling resistance tires would be replaced by equivalent performing tires throughout the lifetime of the vehicle or trailer. Therefore, the incremental increases in costs for lower rolling resistance tires would be carried throughout the lifetime of the vehicle or trailer at intervals consistent with current tire replacement intervals. Tire replacement intervals were chosen for each vehicle category in the Canadian heavy-duty fleet, based on total distance travelled per vehicle and approximations of the total number of tire replacements per vehicle, as follows: 75 000 kilometres (km) for heavy-duty pick-up trucks and vans, with an average of over two tire replacements per vehicle lifetime; 100 000 km for vocational vehicles, with an average of about nine tire replacements per vehicle lifetime; and 250 000 km for tractor-trailers, with an average of over five tire replacements per vehicle lifetime. The same maintenance costs assumed by the U.S. EPA in its analysis of the proposed Phase 2 rule, adjusted for inflation and exchange rates, are applied in this analysis at the selected tire replacement intervals.

phase 2, et a estimé les coûts de modification et d'application par véhicule pour ces ensembles de technologies. L'évaluation de l'EPA des États-Unis relativement aux technologies qui seraient accessibles à chacune des catégories de véhicule, de moteurs et de remorques, de même que l'estimation de leur efficacité relative et de leurs coûts, ont été orientées par des études publiées et des évaluations indépendantes. En outre, pour chacune de ces catégories, on a relevé les technologies qui pourraient être mises en œuvre de manière pratique et rentable.

L'EPA des États-Unis a évalué la disponibilité et les taux de pénétration du marché des technologies, de même que leur efficacité et leurs coûts, pour chacune des années de modèle de 2018 à 2027. Les coûts des technologies s'ajoutent aux coûts établis dans le scénario de maintien du statu quo (phase 1). Dans le scénario réglementaire, les technologies et les options de conformité sont appliquées aux véhicules, aux moteurs et aux remorques de manière à permettre aux entreprises de respecter les normes. Les coûts additionnels estimatifs par véhicule ou remorque ont été calculés sur cette base. En raison de l'intégration des secteurs canadiens et américains de fabrication de véhicules et de remorques et de l'harmonisation avec les normes de phase 2 proposées, les technologies choisies et leurs taux d'adoption prévus par l'EPA des États-Unis ont été utilisés dans la présente analyse. On en arrive à des coûts par véhicule, corrigés en fonction de l'inflation et du taux de change, semblables à ceux calculés dans l'analyse du projet de règlement de phase 2 des États-Unis.

De plus, le Ministère a estimé la hausse des coûts d'entretien associés à l'installation de pneus à faible résistance au roulement. On s'attend à ce que lorsque ces pneus devront être remplacés, ils le soient par des pneus ayant un rendement équivalent pendant l'ensemble de la durée de vie du véhicule ou de la remorque. Ainsi, les coûts additionnels pour les pneus à faible résistance au roulement auraient à être assumés pendant l'ensemble de la durée de vie d'un véhicule ou d'une remorque, à des intervalles correspondant aux intervalles actuels de remplacement des pneus. On a choisi des intervalles de remplacement des pneus pour chacune des catégories de véhicules du parc de véhicules lourds canadien, en fonction de la distance totale franchie par véhicule et d'une estimation du nombre total de remplacements de pneus, à savoir : 75 000 kilomètres (km) pour les camionnettes et les fourgonnettes lourdes, avec une moyenne de plus de deux remplacements au cours de la durée de vie d'un véhicule; 100 000 km pour les véhicules spécialisés, avec une moyenne d'environ neuf remplacements de pneus au cours de la durée de vie d'un véhicule; 250 000 km pour les tracteurs routiers/remorques, avec une moyenne de plus de cinq remplacements de pneus au cours de la durée de vie d'un véhicule. Les mêmes coûts d'entretien que ceux prévus par l'EPA des États-Unis dans son analyse du projet de règlement de phase 2, corrigés en fonction de l'inflation et du taux de change, ont été utilisés dans cette analyse aux intervalles de remplacement des pneus établis.

Table 4 presents the estimates of the vehicle technology and tire maintenance costs carried by Canadian manufacturers and importers due to the adoption of the Phase 2 standards for MY2018-2029 vehicles.

Le tableau 4 présente l'estimation des coûts des technologies automobiles et des remplacements de pneus pour les fabricants et les importateurs canadiens découlant de l'adoption des normes de phase 2 pour les véhicules des AM 2018-2029.

Table 4: Vehicle technology and tire maintenance costs for MY2018-2029 Phase 2 vehicles (millions of dollars)

	MYs 2018-2020	MYs 2021-2023	MYs 2024-2026	MYs 2027-2029	MYs 2018-2029 (total)
Vehicle technology costs					
Tractor-trailers	98	677	857	955	2,587
Vocational vehicles	0	198	276	487	961
Heavy-duty pick-up trucks and vans	0	137	218	240	594
Total	98	1,011	1,351	1,682	4,142
Tire maintenance costs					
Tractor-trailers	25	34	29	26	114
Vocational vehicles	0	7	14	15	36
Heavy-duty pick-up trucks and vans	0	1	3	2	6
Total	25	43	45	44	156

Note: Costs are discounted to present value at 3% per year. Totals may not sum due to rounding.

Tableau 4 : Coûts des technologies automobiles et des remplacements de pneus pour les véhicules de phase 2 des AM 2018-2029 (en millions de dollars)

	AM 2018-2020	AM 2021-2023	AM 2024-2026	AM 2027-2029	AM 2018-2029 (total)
Coûts des technologies automobiles					
Tracteurs routiers/remorques	98	677	857	955	2 587
Véhicules spécialisés	0	198	276	487	961
Camionnettes et fourgonnettes lourdes	0	137	218	240	594
Total	98	1 011	1 351	1 682	4 142
Coûts d'entretien des pneus					
Tracteurs routiers/remorques	25	34	29	26	114
Véhicules spécialisés	0	7	14	15	36
Camionnettes et fourgonnettes lourdes	0	1	3	2	6
Total	25	43	45	44	156

Remarque : Les coûts sont actualisés à un taux de 3 % par année. Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué.

Costs due to accidents, congestion and noise

In the context of heavy-duty vehicles, increased vehicle fuel efficiency is expected to lead to more intensive vehicle use. This increase in vehicle use in response to lower vehicle operating costs is referred to as the “rebound

Coûts attribuables aux accidents, aux embouteillages et au bruit

En ce qui concerne les véhicules lourds, on s'attend à ce que la hausse du rendement énergétique de ces véhicules entraîne une utilisation plus intensive des véhicules. L'augmentation de l'utilisation des véhicules à la suite de

effect,” and is measured in vehicle-kilometres (distance) travelled. The rebound effect is expected to lead to more accidents, congestion and noise.

The rebound effect in this analysis refers to the fraction of gasoline and diesel savings expected to result from an increase in fuel efficiency that is offset by additional vehicle use. Overall, increases in annual distance travelled per vehicle in the regulatory scenario, in response to total vehicle operating cost savings due to fuel savings, are estimated to be small, averaging around 0.8% over the 2018–2050 period.

There are no identified Canadian estimates of heavy-duty vehicle costs per kilometre for accidents, congestion and noise. The Department used the central estimates from the analysis of the proposed U.S. Phase 2 rule for marginal accident, congestion and noise costs due to increases in vehicle distance travelled. The per-kilometre cost estimates were applied in this analysis to the Canadian estimates of distance travelled due to the rebound effect in order to obtain estimates of the overall value of accidents, congestion and noise for each vehicle category.

Table 5 presents the estimates of the accident, congestion and noise costs due to increases in distance travelled by MY2018-2029 vehicles over the 2018–2050 period.

la diminution des coûts liés au fonctionnement des véhicules est désignée sous le nom d’« effet de rebond » et elle est mesurée ici en véhicules-kilomètres (distance) parcourus. L’effet de rebond devrait entraîner davantage d’accidents, d’embouteillages et de bruit.

Dans cette analyse, l’effet de rebond désigne la fraction des économies en essence et en diesel, prévue en raison de l’augmentation de l’efficacité énergétique, qui est contrebalancée par l’utilisation accrue des véhicules. Dans l’ensemble, on estime que l’augmentation de la distance parcourue par véhicule annuellement dans le scénario réglementaire, en raison des économies sur les coûts de fonctionnement totaux du véhicule attribuables aux économies de carburant, sera faible, soit en moyenne de 0,8 % sur la période 2018-2050.

Aucune estimation canadienne des coûts par kilomètre, pour les accidents, les embouteillages et le bruit, n’a été relevée, en ce qui concerne les véhicules lourds. Le Ministère a utilisé les estimations centrales tirées de l’analyse contenue dans le projet de règlement de phase 2 des États-Unis pour ce qui est des coûts différentiels associés aux accidents, aux embouteillages et au bruit découlant de l’augmentation de la distance parcourue par véhicule. Dans le cadre de cette analyse, les estimations des coûts par kilomètre ont été appliquées aux estimations canadiennes de la distance parcourue découlant de l’effet de rebond afin d’obtenir des estimations de la valeur globale des accidents, des embouteillages et du bruit pour chaque catégorie de véhicules.

Le tableau 5 présente les estimations des coûts associés aux accidents, aux embouteillages et au bruit découlant de l’augmentation de la distance parcourue par les véhicules des AM 2018-2029 au cours de la période 2018-2050.

Table 5: Additional costs due to accidents, congestion and noise for MY2018-2029 Phase 2 vehicles (millions of dollars)

	MYs 2018-2020	MYs 2021-2023	MYs 2024-2026	MYs 2027-2029	MYs 2018-2029 (total)
Costs due to accidents, congestion and noise					
Tractor-trailers	53	56	49	46	205
Vocational vehicles	0	112	100	96	309
Heavy-duty pick-up trucks and vans	0	14	12	11	37
Total	53	182	162	153	550

Note: Costs are discounted to present value at 3% per year. Totals may not sum due to rounding.

Tableau 5 : Coûts supplémentaires associés aux accidents, aux embouteillages et au bruit dus aux véhicules des AM 2018-2029 visés par la phase 2 (en millions de dollars)

	AM 2018-2020	AM 2021-2023	AM 2024-2026	AM 2027-2029	AM 2018-2029 (total)
Coûts associés aux accidents, aux embouteillages et au bruit					
Tracteurs routiers/remorques	53	56	49	46	205
Véhicules spécialisés	0	112	100	96	309
Camionnettes et fourgonnettes lourdes	0	14	12	11	37
Total	53	182	162	153	550

Remarque : Les coûts sont actualisés à un taux de 3 % par année. Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué.

Business administrative and government costs

The proposed Amendments would introduce incremental administrative costs for trailer manufacturers and importers, while reductions in administrative burden are expected for small volume companies that manufacture or import vocational vehicles and tractors. Business administrative costs are discussed in further detail in the section of this statement concerning the “One-for-One” Rule.’ The annualized business administrative costs are estimated to be approximately \$36,000 per year (undiscounted).

As a result of the addition of the CO₂ emission standards for trailers, there would be federal government costs for additional compliance promotion, enforcement activities and regulatory administration. The annualized government costs are estimated to be up to \$275,000 per year (undiscounted). No incremental government costs related to ongoing administration, enforcement activities or emission verification operations for the categories of heavy-duty vehicles and engines that are currently subject to the Phase 1 standards are expected. The existing implementation strategy for executing the GHG regulatory program for MY2014-2018 heavy-duty vehicles and engines would be extended to vehicles and engines of the 2019 and later model years.

Calendar year analysis of costs

In the regulatory scenario, the Phase 2 standards would be phased in starting with MY2018, reach full stringency with MY2027, and maintain this level of stringency until 2050. A calendar year analysis was conducted to estimate the costs attributable to all Phase 2 vehicles from 2018 to 2050. From this perspective, the costs are estimated at \$15.4 billion, largely due to the additional costs of the vehicle technologies expected to be adopted to meet the Phase 2

Coûts administratifs pour les entreprises et coûts pour le gouvernement

Les modifications proposées entraîneraient des coûts administratifs supplémentaires pour les importateurs et les fabricants de remorques, alors que l’on prévoit une réduction du fardeau administratif pour les entreprises à faible volume qui fabriquent ou importent des véhicules spécialisés ou des tracteurs routiers. Les coûts administratifs pour les entreprises sont traités plus en détail dans la section intitulée “Règle du « un pour un »” du présent énoncé. Les coûts administratifs annuels pour les entreprises sont évalués à environ 36 000 \$ par année (non actualisés).

En raison de l’ajout des normes sur les émissions de CO₂ applicables aux remorques, il y aurait des coûts pour le gouvernement fédéral en matière de promotion de la conformité, d’activités d’application du règlement et d’administration du règlement additionnelles. On estime que les coûts administratifs annuels pour le gouvernement atteindraient 275 000 \$ par année (non actualisés). On ne prévoit pas de coûts différentiels pour le gouvernement en lien avec l’administration en cours, les activités d’application du règlement ou les opérations de vérification des émissions pour les catégories de véhicules lourds et leurs moteurs actuellement assujettis aux normes de phase 1. La stratégie de mise en œuvre actuelle pour l’exécution du programme réglementaire en matière de GES pour les véhicules lourds et leurs moteurs des AM 2014-2018 serait maintenue pour les véhicules et les moteurs de l’AM 2019 et des années de modèle ultérieures.

Analyse des coûts pour l’année civile

Selon le scénario réglementaire, les normes de phase 2 seront progressivement plus rigoureuses à partir de l’AM 2018, et atteindront leur niveau de rigueur maximal à l’AM 2027, et ce niveau serait maintenu jusqu’en 2050. On a effectué une analyse selon l’année civile afin d’estimer les coûts attribuables à tous les véhicules soumis aux normes de phase 2 de 2018 à 2050. De ce point de vue, les coûts sont estimés à 15,4 G\$, essentiellement en

standards. Table 6 shows the breakdown of these costs for all heavy-duty vehicles in select years and over the 2018–2050 period.

raison des coûts supplémentaires des technologies automobiles qui devraient être adoptées pour respecter les normes de phase 2. Le tableau 6 montre la ventilation de ces coûts pour tous les véhicules lourds à certaines années choisies au cours de la période 2018-2050.

Table 6: Monetized costs for all Phase 2 vehicles in select years (millions of dollars)

	2020	2030	2040	2050	2018–2050 (total)
Vehicle technology costs	31	536	462	381	13,867
Tire maintenance costs	2	11	14	13	345
Costs due to accidents, congestion and noise	4	39	49	49	1,215
Total	37	587	524	443	15,427

Note: Costs are discounted to present value at 3% per year. Totals may not sum due to rounding.

Tableau 6 : Coûts monétaires pour tous les véhicules soumis aux normes de phase 2 des années données (en millions de dollars)

	2020	2030	2040	2050	2018-2050 (total)
Coûts des technologies automobiles	31	536	462	381	13 867
Coûts d'entretien des pneus	2	11	14	13	345
Coûts associés aux accidents, aux embouteillages et au bruit	4	39	49	49	1 215
Total	37	587	524	443	15 427

Remarque : Les coûts sont actualisés à un taux de 3 % par année. Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué.

Benefits

The Department adapted and employed the U.S. EPA's peer-reviewed MOVES model to estimate the impact of the proposed Phase 2 standards in a Canadian context.¹⁸ Key data for Canadian vehicle operating conditions, fuel properties and vehicle characteristics were incorporated into MOVES. Emission and fuel consumption estimates were modelled in MOVES annually for the BAU and regulatory scenarios from 2018 to 2050 at the national level.

For the BAU scenario, emissions from heavy-duty vehicles and engines of the 2014 and later model years were assumed to meet the existing Phase 1 emission standards. Fuel quality parameters were estimated from reporting

Avantages

Le Ministère a utilisé le modèle MOVES de l'EPA des États-Unis, lequel est vérifié par des pairs, et l'a adapté pour estimer les répercussions des normes de phase 2 proposées dans le contexte canadien¹⁸. Les données essentielles sur les conditions de fonctionnement des véhicules au Canada, les propriétés des carburants et les caractéristiques des véhicules ont été intégrées au modèle MOVES. Les estimations des émissions et de la consommation de carburant ont été modélisées sur une base annuelle avec le modèle MOVES selon le scénario de maintien du statu quo et le scénario réglementaire de 2018 à 2050, à l'échelle nationale.

Pour le scénario du statu quo, on a supposé que les émissions des véhicules lourds et des moteurs de l'année de modèle 2014 et des années de modèle ultérieures respectaient les normes d'émissions de phase 1 en vigueur. Les

¹⁸ "MOVES and Other Mobile Source Emissions Models". U.S. EPA: www.epa.gov/moves.

¹⁸ « MOVES and Other Mobile Source Emissions Models ». EPA des États-Unis : www.epa.gov/moves.

data collected annually from fuel refiners and importers under several departmental regulations. Historical vehicle sales and registration data used for the Phase 1 regulatory analysis were complemented by a key dataset purchased by the Department from R.L. Polk & Company, covering the Canadian heavy-duty vehicle fleet up to 2013. Forecasts of future vehicle sales were informed by a study conducted for the Department by Environ in 2015, while estimates of historical sales of trailers were obtained from the 2016 ICCT study.

For the regulatory scenario, vehicle emission rates were assumed to meet the Phase 2 standards for the 2018 and later model years, with increasing stringency over model years 2018 to 2027, as previously described. Vehicle fleet composition and size were assumed to be the same in the BAU and regulatory scenarios. In terms of vehicle fleet activity, the Canadian analysis used the same rebound effect estimates as those employed by the U.S. EPA in the analysis of the proposed U.S. Phase 2 rule; specifically, 5% for tractors; 10% for heavy-duty pick-up trucks and vans; and 15% for vocational vehicles. These rebound effect estimates were applied in MOVES to annual Canadian estimates of the baseline distance travelled by the vehicle fleet to project the increase in distance travelled attributable to the rebound effect in the regulatory scenario.

GHG emission reductions

The Regulations and proposed Amendments address emissions of three GHGs: carbon dioxide (CO₂), methane (CH₄), and nitrous oxide (N₂O). In order to comply with the Phase 2 standards, manufacturers are expected to adopt various technologies that would increase the fuel efficiency associated with the operation of on-road heavy-duty vehicles. As a result of this anticipated adoption of technologies improving fuel efficiency, the proposed Phase 2 standards would lead to significant gasoline and diesel savings for the owners and operators of on-road heavy-duty vehicles while generating important GHG emission reductions.

The Phase 2 standards are estimated to result in lifetime reductions of CO₂e emissions for the cohort of vehicles in the model year analysis, increasing from 0.4 Mt for MY2018-2020 vehicles to 18.8 Mt for MY2027-2029

paramètres de qualité des combustibles ont été estimés d'après les données de rapports recueillies annuellement auprès des raffineries et des importateurs de combustible conformément à plusieurs règlements ministériels. Pour compléter les données historiques sur la vente de véhicules et sur les immatriculations utilisées pour l'analyse réglementaire de la phase 1, le Ministère a acheté un important ensemble de données de R.L. Polk & Company, lequel couvre le parc de véhicules lourds au Canada jusqu'en 2013. Les prévisions des ventes de véhicules ont été établies à l'aide d'une étude réalisée par Environ en 2015 pour le compte du Ministère, alors que les estimations des ventes historiques de remorques proviennent de l'étude menée par l'ICCT en 2016.

Pour ce qui est du scénario réglementaire, on a supposé que les taux d'émissions des véhicules étaient conformes aux normes de phase 2 pour l'année de modèle 2018 et les années de modèle ultérieures et que, comme décrit auparavant, les normes se resserreraient progressivement pour les AM 2018 à 2027. On a supposé que la composition et la taille du parc de véhicules sont les mêmes dans les scénarios du statu quo et réglementaire. En ce qui concerne l'activité du parc de véhicules, l'analyse canadienne a utilisé les mêmes estimations de l'effet de rebond que celles utilisées par l'EPA des États-Unis dans son analyse du projet de règlement américain de phase 2, soit 5 % pour les tracteurs routiers, 10 % pour les camionnettes et fourgonnettes lourdes et 15 % pour les véhicules spécialisés. Ces estimations de l'effet de rebond ont été appliquées dans le modèle MOVES aux estimations annuelles canadiennes de la distance de référence parcourue par le parc de véhicules de manière à établir des projections de l'augmentation de la distance parcourue attribuable à l'effet de rebond dans le scénario réglementaire.

Réduction des émissions de GES

Le Règlement et les modifications proposées visent les émissions de trois GES : le dioxyde de carbone (CO₂), le méthane (CH₄) et l'oxyde nitreux (N₂O). Pour se conformer aux normes de phase 2, on s'attend à ce que les fabricants adoptent diverses technologies qui augmenteraient l'efficacité énergétique associée à l'utilisation de véhicules lourds routiers. À la suite de l'adoption prévue de technologies qui améliorent l'efficacité énergétique, les normes de phase 2 proposées entraîneraient, d'une part, d'importantes économies en essence et en diesel pour les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds routiers et, d'autre part, une importante réduction des émissions de GES.

On a estimé que, pour l'ensemble de véhicules qui ont fait l'objet de l'analyse fondée sur les années de modèle, les normes de phase 2 se traduiraient par une réduction des émissions d'éq. CO₂ pour toute la durée de vie des

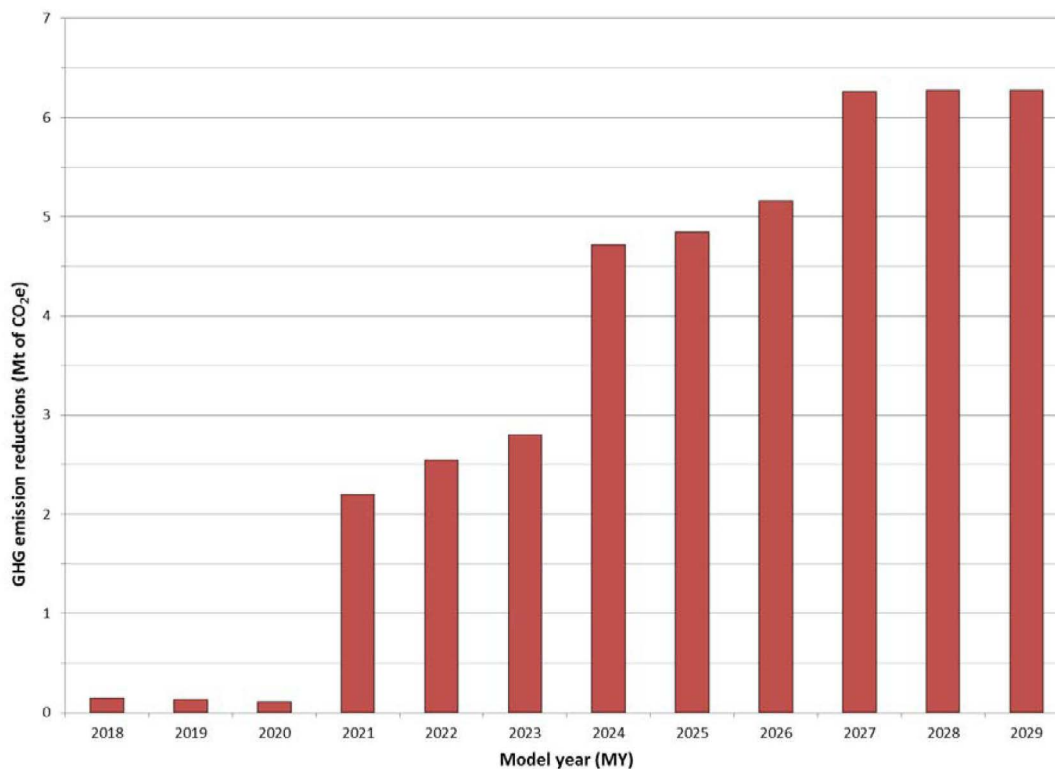
vehicles.¹⁹ The emission reductions from MY2018-2020 vehicles are fully attributable to the standards that would apply to MY2018-2020 trailers hauled by transport tractors. Overall, these standards are estimated to result in a cumulative reduction of around 41.5 Mt of CO₂e emissions with respect to the portion of the lifetime operation of MY2018-2029 vehicles that occurs over the 2018–2050 period. The proposed Phase 2 standards would remain in full effect for vehicles of the 2030 and later model years. The average reduction in GHG emissions per model year during the lifetime operation of these vehicles would thus likely be similar to the average reduction of 6.3 Mt of CO₂e emissions that have been estimated with respect to the lifetime operation of MY2029 Phase 2 vehicles that occurs over the 2018–2050 period.

Figure 2 presents the modelled trends in GHG emission reductions attributable to the Phase 2 standards with respect to the lifetime operation of MY2018-2029 heavy-duty vehicles over the 2018–2050 period. The increasing stringency of these standards, which occurs with model years 2021, 2024 and 2027, is clearly shown.

véhicules, réductions qui passeront de 0,4 Mt pour les véhicules des AM 2018-2020 à 18,8 Mt pour les véhicules des AM 2027-2029¹⁹. La réduction des émissions pour les véhicules des AM 2018-2020 est entièrement tributaire des normes qui s'appliqueraient aux remorques des AM 2018-2020 tirées par des tracteurs routiers. Globalement, ces normes se traduiraient par une réduction cumulative des émissions d'éq. CO₂ d'environ 41,5 Mt par rapport à la durée d'exploitation des véhicules des AM 2018-2029 au cours de la période 2018-2050. Les normes de phase 2 proposées demeurerait en vigueur pour les véhicules de l'AM 2030 et des années de modèle ultérieures. Les réductions moyennes d'émissions de GES par année de modèle associées à ces véhicules au cours de leur durée de vie seraient donc probablement semblables aux réductions moyennes des émissions estimées à 6,3 Mt d'éq. CO₂ pour la durée de vie les véhicules de l'AM 2029, soumis aux normes de phase 2, sur la période allant de 2018 à 2050.

La figure 2 présente les tendances modélisées de la réduction des émissions de GES attribuables aux normes de phase 2 par rapport à la durée d'exploitation des véhicules lourds des AM 2018-2029 au cours de la période 2018-2050. Le niveau de rigueur croissant de ces normes, qui a lieu aux AM 2021, 2024 et 2027, est clairement démontré.

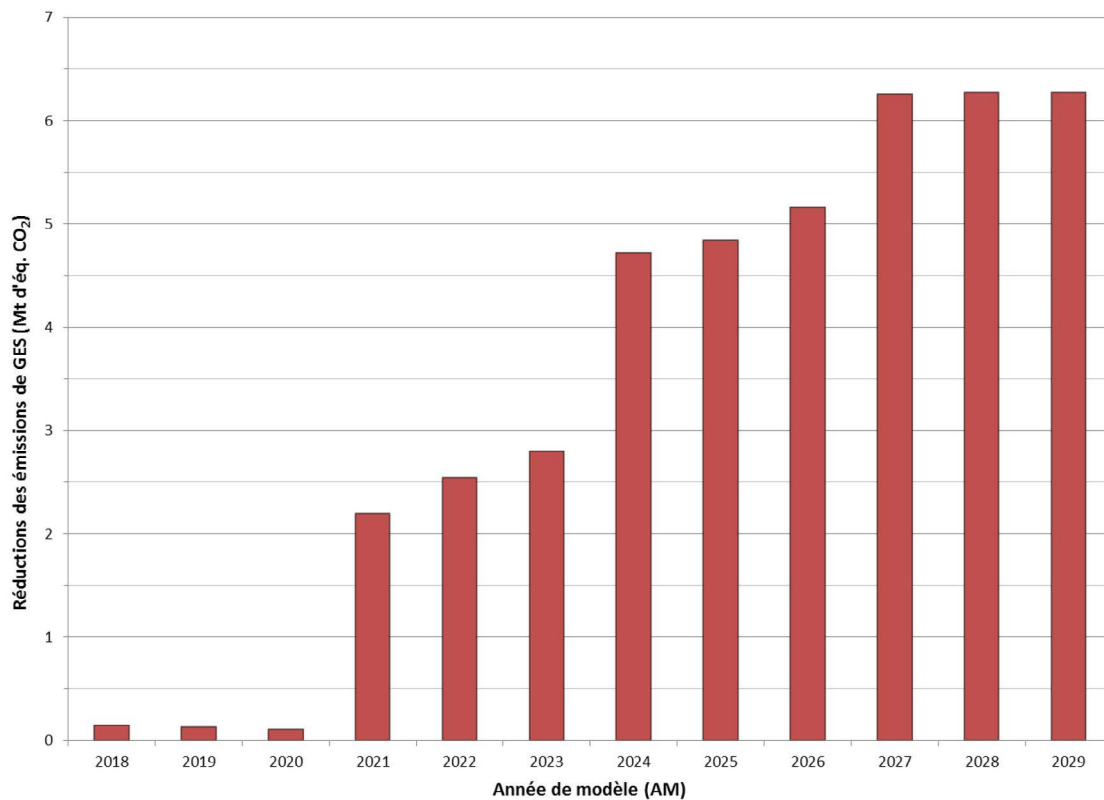
Figure 2: GHG emission reductions from MY2018-2029 Phase 2 vehicles over the 2018–2050 period



¹⁹ In this analysis, emissions of CO₂, CH₄ and N₂O are converted into quantified GHG (CO₂e) emissions using global warming potential (GWP) factors of 1, 25 and 298, respectively.

¹⁹ Dans le cadre de la présente analyse, les émissions de CO₂, de CH₄ et de N₂O sont converties en émissions de GES quantifiées (éq. CO₂) selon les potentiels de réchauffement planétaires de 1, 25 et 298, respectivement.

Figure 2 : Réduction des émissions de GES attribuables aux véhicules des AM 2018-2029 soumis aux normes de phase 2 sur la période 2018-2050



The estimated value of avoided damages from GHG emission reductions is based on the avoided climate change damages due to emissions of CO₂, CH₄ and N₂O. The social cost of CO₂, commonly referred to as the social cost of carbon, and the social costs of CH₄ and N₂O, are monetary measures of the global climate change damages expected from the atmospheric emissions in a given year of an additional tonne of CO₂, CH₄ and N₂O, respectively. Alternatively, these social costs can be used to measure the value (benefits) of avoided damages from marginal decreases in emissions of CO₂, CH₄ and N₂O. The central estimates of the social costs of CO₂, CH₄ and N₂O have been recently updated and published by the Department.²⁰ These central estimates are employed throughout this analysis to generate estimates of the value of the projected changes in emissions of these three GHGs.

The estimates of GHG emission reductions from MY2018-2029 Phase 2 vehicles are summarized in Table 7, along with the associated monetized benefits that have been

La valeur estimée des dommages évités par la réduction des émissions de GES se fonde sur les dommages dus aux changements climatiques évités découlant des émissions de CO₂, de CH₄ et de N₂O. Le coût social du CO₂, couramment appelé le coût social du carbone, de même que les coûts sociaux du CH₄ et du N₂O, sont des mesures monétaires des dommages dus aux changements climatiques prévus à l'échelle mondiale attribuables aux émissions atmosphériques, au cours d'une année donnée, d'une tonne supplémentaire de CO₂, de CH₄ et de N₂O, respectivement. En revanche, ces coûts sociaux peuvent servir à mesurer la valeur (avantages) des dommages évités grâce aux diminutions différentielles des émissions de CO₂, de CH₄ et de N₂O. Les estimations centrales des coûts sociaux attribuables aux émissions de CO₂, de CH₄ et de N₂O ont été récemment mises à jour et publiées par le Ministère²⁰. Ces estimations centrales sont utilisées tout au long de l'analyse pour produire des estimations de la valeur des variations prévues des émissions de ces trois GES.

Les estimations de la réduction des émissions de GES provenant des véhicules des AM 2018-2029 soumis aux normes de phase 2 sont résumées au tableau 7; on y trouve

²⁰ "Technical Update to Environment and Climate Change Canada's Social Cost of Greenhouse Gas Estimates". Department of the Environment: <http://ec.gc.ca/cc/default.asp?lang=En&n=BE705779-1>.

²⁰ « Mise à jour technique des estimations du coût social des gaz à effet de serre réalisées par Environnement et Changement climatique Canada ». Ministère de l'Environnement : <http://ec.gc.ca/cc/default.asp?lang=Fr&n=BE705779-1>.

calculated with the central estimates of the social costs of CO₂, CH₄ and N₂O.

aussi les avantages monétisés qui y sont associés, calculés avec les estimations centrales des coûts sociaux du CO₂, du CH₄ et du N₂O.

Table 7: GHG emission reductions from MY2018-2029 Phase 2 vehicles

	MYs 2018-2020	MYs 2021-2023	MYs 2024-2026	MYs 2027-2029	MYs 2018-2029 (total)
GHG emission reductions (Mt of CO₂e)					
Tractor-trailers	0.4	4.7	8.2	8.9	22.2
Vocational vehicles	0.0	1.3	2.6	4.5	8.4
Heavy-duty pick-up trucks and vans	0.0	1.5	4.0	5.5	10.9
Total	0.4	7.5	14.7	18.8	41.5
Benefits due to GHG emission reductions (millions of dollars)					
Tractor-trailers	15	176	294	310	794
Vocational vehicles	0	49	92	155	296
Heavy-duty pick-up trucks and vans	0	54	139	186	379
Total	15	278	525	650	1,468

Note: Benefits are discounted to present value at 3% per year. Totals may not sum due to rounding.

Tableau 7 : Réduction des émissions de GES des véhicules des AM 2018-2029 soumis aux normes de phase 2

	AM 2018-2020	AM 2021-2023	AM 2024-2026	AM 2027-2029	AM 2018-2029 (total)
Réduction des émissions de GES (Mt d'éq. CO₂)					
Tracteurs routiers/remorques	0,4	4,7	8,2	8,9	22,2
Véhicules spécialisés	0,0	1,3	2,6	4,5	8,4
Camionnettes et fourgonnettes lourdes	0,0	1,5	4,0	5,5	10,9
Total	0,4	7,5	14,7	18,8	41,5
Avantages attribuables à la réduction des émissions de GES (en millions de dollars)					
Tracteurs routiers/remorques	15	176	294	310	794
Véhicules spécialisés	0	49	92	155	296
Camionnettes et fourgonnettes lourdes	0	54	139	186	379
Total	15	278	525	650	1 468

Remarque : Les avantages sont actualisés à un taux de 3 % par année. Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué.

Fuel savings

Manufacturers are expected to meet the proposed Phase 2 standards by adopting heavy-duty vehicle, engine and trailer technologies that reduce GHG emissions. Most of these technologies would achieve emission reductions by improving vehicle energy efficiency. MOVES was used to estimate these vehicle efficiency improvements due to technological improvements, and these energy savings were then converted to fuel savings and GHG emission reductions using standard conversion procedures.

Économies de carburant

Il est prévu que les constructeurs respectent les exigences des normes de phase 2 proposées en adoptant des technologies pour les véhicules lourds, les moteurs et les tracteurs routiers qui réduisent les émissions de GES. La plupart de ces technologies parviendraient à cette réduction des émissions en améliorant l'efficacité énergétique des véhicules. Le modèle MOVES a été utilisé pour estimer les améliorations en matière d'efficacité énergétique des véhicules attribuables aux améliorations technologiques,

For the cohort of vehicles in the model year analysis, technological improvements that are projected to be adopted to meet the Phase 2 standards would lead to fuel savings that increase from 0.1 billion litres for MY2018-2020 vehicles to 7.2 billion litres for MY2027-2029 vehicles. Similar to the GHG emission reductions from MY2018-2020 vehicles, fuel savings from these vehicles are fully attributable to the standards that would apply to MY2018-2020 trailers used with transport tractors. Altogether, the proposed standards are estimated to result in cumulative fuel savings of about 15.7 billion litres with respect to the portion of the lifetime operation of MY2018-2029 vehicles that occurs over the 2018–2050 period.

Fuel price forecasts for both gasoline and diesel were adopted from the Department's Energy-Emissions-Economy Model for Canada (E3MC) for the years 2016 to 2035. The E3MC model is an end-use model that incorporates current Canadian projections of energy supply, and of petroleum and natural gas prices, from the National Energy Board.²¹ It uses this data to generate energy demand forecasts that 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 average growth rate of fuel prices for the years 2020 to 2035 in the E3MC model.

Pre-tax gasoline and diesel prices were used to generate estimates of the benefits due to fuel savings from MY2018-2029 vehicles, which are summarized in Table 8.²²

avant de convertir ces économies d'énergie en économies de carburant et en réduction des émissions de GES à l'aide de procédures de conversion standards.

Pour l'ensemble de véhicules qui ont fait l'objet de l'analyse fondée sur les années de modèle, les améliorations technologiques dont on prévoit l'adoption afin de respecter les normes de phase 2 entraîneraient une hausse des économies de carburant qui passeraient de 0,1 milliard de litres pour les véhicules des AM 2018-2020 à 7,2 milliards de litres pour les véhicules des AM 2027-2029. Tout comme pour la réduction des émissions de GES pour les véhicules des AM 2018-2020, les économies de carburant de ces véhicules sont entièrement attribuables aux normes qui s'appliqueraient aux remorques des AM 2018-2020 utilisées avec des tracteurs routiers. Dans l'ensemble, les normes proposées devraient se traduire par des économies de carburant cumulatives d'environ 15,7 milliards de litres par rapport à la durée d'exploitation des véhicules des AM 2018-2029 au cours de la période 2018-2050.

Les prévisions liées aux prix du carburant pour l'essence et le diesel ont été adoptées en fonction du modèle énergie-émissions-économie du Canada (modèle E3MC) du Ministère pour la période de 2016 à 2035. Le modèle E3MC est un modèle d'utilisation finale qui intègre les projections actuelles de l'Office national de l'énergie pour le Canada en ce qui concerne l'approvisionnement en énergie et les prix du pétrole et du gaz naturel²¹. Le modèle utilise ces données pour produire des prévisions relatives à la demande en énergie qui sont principalement fondées sur la modélisation des choix des consommateurs et les liens historiques entre les variables macroéconomiques et les prix du carburant. Les prix du carburant après 2035 ont été projetés en fonction du taux de croissance moyen des prix du carburant pour les années 2020 à 2035 du modèle E3MC.

Les prix de l'essence et du diesel avant taxes ont été utilisés pour produire des estimations des avantages attribuables aux économies de carburant des véhicules des AM 2018-2029, résumées dans le tableau 8 ci-dessous²².

Table 8: Fuel savings from MY2018-2029 Phase 2 vehicles

	MYs 2018-2020	MYs 2021-2023	MYs 2024-2026	MYs 2027-2029	MYs 2018-2029 (total)
Fuel savings (millions of litres)					
Tractor-trailers	147	1,721	2,993	3,259	8,120
Vocational vehicles	0	603	1,612	2,216	4,431

²¹ "Canada's Energy Future 2016: Energy Supply and Demand Projections to 2040". National Energy Board: <https://www.neb-one.gc.ca/nrg/ntgrtd/ft/2016/index-eng.html>.

²² Pre-tax fuel prices were used in the analysis as taxes constitute transfer payments from one group to another and they are not considered as economic costs.

²¹ « Avenir énergétique du Canada en 2016 – Offre et demande énergétiques à l'horizon 2040 ». Office national de l'énergie : <https://www.neb-one.gc.ca/nrg/ntgrtd/ft/2016/index-fra.html>.

²² Les prix du carburant avant taxes ont été utilisés dans l'analyse puisque les taxes constituent des transferts de paiement d'un groupe à un autre et, de ce fait, ne sont pas considérées comme un coût économique.

	MYs 2018-2020	MYs 2021-2023	MYs 2024-2026	MYs 2027-2029	MYs 2018-2029 (total)
Fuel savings (millions of litres) – Continued					
Heavy-duty pick-up trucks and vans	0	500	980	1,697	3,178
Total	147	2,824	5,585	7,173	15,729
Benefits from fuel savings (millions of dollars)					
Tractor-trailers	107	1,238	2,032	2,086	5,462
Vocational vehicles	0	355	658	1,072	2,085
Heavy-duty pick-up trucks and vans	0	403	1,025	1,336	2,764
Total	107	1,996	3,714	4,493	10,311

Note: Fuel savings include reductions in both diesel and gasoline use, and are monetized using pre-tax fuel prices. Benefits are discounted to present value at 3% per year. Totals may not sum due to rounding.

Tableau 8 : Économies de carburant des véhicules des AM 2018-2029

	AM 2018-2020	AM 2021-2023	AM 2024-2026	AM 2027-2029	AM 2018-2029 (total)
Économies de carburant (en millions de litres)					
Tracteurs routiers/remorques	147	1 721	2 993	3 259	8 120
Véhicules spécialisés	0	603	1 612	2 216	4 431
Camionnettes et fourgonnettes lourdes	0	500	980	1 697	3 178
Total	147	2 824	5 585	7 173	15 729
Avantages découlant des économies de carburant (en millions de dollars)					
Tracteurs routiers/remorques	107	1 238	2 032	2 086	5 462
Véhicules spécialisés	0	355	658	1 072	2 085
Camionnettes et fourgonnettes lourdes	0	403	1 025	1 336	2 764
Total	107	1 996	3 714	4 493	10 311

Remarque : Les économies de carburant comprennent la baisse d'utilisation de diesel et d'essence; elles ont été monétisées à partir des prix du carburant avant taxes. Les avantages sont actualisés à un taux de 3 % par année. Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué.

Since the projected fuel savings shown above should be more than enough on their own to motivate further GHG emission reductions, reasons that help explain why vehicle owners are not expected to fully respond to future fuel savings and adopt more efficient technologies in the absence of the proposed Amendments have been considered. To begin, comprehensive and reliable information on the effectiveness and efficiency of new technologies is not always available, and buyers may as a result be reluctant to purchase heavy-duty vehicles equipped with these new technologies. Further, if buyers are not directly responsible for future fuel costs, then there are reduced (or “split”) incentives for them to invest in vehicles with technologies that improve fuel efficiency. Buyers may also underestimate future fuel savings due to uncertainty regarding future fuel prices and the effectiveness of new technologies in reducing fuel consumption. Altogether, costly information, split incentives and uncertainty

Puisque les économies de carburant présentées ci-dessus devraient plus que suffire à justifier des réductions supplémentaires des émissions de GES, il est nécessaire de prendre en considération les raisons permettant d'expliquer pourquoi on ne s'attend pas, en l'absence des modifications proposées, à ce que les propriétaires de véhicules réagissent de façon entièrement favorable aux économies de carburant, ni qu'ils adoptent les technologies les plus efficaces. D'abord, des renseignements fiables et complets au sujet de l'efficacité et de l'efficacité des nouvelles technologies ne sont pas toujours disponibles et, par conséquent, les acheteurs peuvent éprouver certaines réticences à acheter les véhicules dotés de ces technologies. Ensuite, dans le cas où les acheteurs ne sont pas les premiers bénéficiaires des économies de carburant, ceux-ci ne sont motivés que par un « incitatif partagé », ou incitatif réduit, dans leur décision d'investir dans des véhicules dotés de technologies réduisant la consommation en carburant.

concerning future market conditions are expected to limit the adoption of new technologies in the absence of further government intervention.

Additional benefits related to fuel savings

In addition to directly reducing the fuel expenditures of owners and operators of on-road heavy-duty vehicles, improved fuel efficiencies would generate two additional effects. All else being equal, increased fuel efficiencies would lead to less time spent refuelling for operators, while these improved efficiencies and less time spent refuelling would yield increases in the distance travelled by heavy-duty vehicles which, in turn, would increase the opportunities to transport goods and provide services with these vehicles.

Fuel savings are expected to reduce refuelling frequency, which is a time-saving benefit for vehicle operators. The calculation of refuelling time savings uses the reduced number of litres of fuel consumed in a given year, for each of the main vehicle categories, and divides that value by fuel tank volume and refill amount to obtain the number of refills. This result is multiplied by the time taken per refill to determine the time saved in that year. The inputs used in this calculation were taken from the analysis of the proposed U.S. Phase 2 rule, with the wage rate estimates by vehicle type being converted to 2015 Canadian dollars. Using these inputs, the benefits of refuelling time savings are expected to be \$372 million for the MY2018-2029 fleet (Table 9).

The increase in travel associated with the rebound effect would produce additional benefits to vehicle owners and operators, which reflect the value of the increase in opportunities that would become accessible with additional travel. Given that vehicles are projected to make more frequent or longer trips when the cost of driving declines, the economic benefits from this supplementary travel are estimated to exceed supplementary expenditures for the fuel consumed.

The total travel benefits from increased distance travelled due to the rebound effect are estimated by adding the benefits realized from the additional fuel expenditures resulting from increased vehicle use, and the additional benefits (surplus) to vehicle owners and operators from

Les acheteurs peuvent aussi avoir tendance à sous-estimer les économies de carburant futures en raison de l'incertitude quant aux prix du carburant et à l'efficacité des technologies à réduire la consommation de carburant. Enfin, il est prévisible que les renseignements difficiles à obtenir, l'incitatif partagé, ainsi que l'incertitude entourant les conditions futures du marché auront tendance, en l'absence de mesures gouvernementales, à plafonner l'adoption des nouvelles technologies.

Avantages supplémentaires des économies de carburant

En plus de réduire directement les dépenses en carburant des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds routiers, l'amélioration de l'efficacité énergétique aurait deux autres effets. Toutes choses étant égales par ailleurs, l'amélioration de l'efficacité énergétique réduirait le temps de ravitaillement pour les exploitants et l'amélioration de l'efficacité énergétique aurait pour effet d'augmenter la distance parcourue par les véhicules lourds et donc les occasions de transporter des biens et de fournir des services avec ces véhicules.

Les économies de carburant devraient réduire la fréquence du ravitaillement, ce qui constitue un avantage en termes d'économies de temps pour les exploitants de véhicules. Le calcul de la réduction de temps de ravitaillement fait appel aux litres de carburant consommés en moins dans une année donnée, pour chaque catégorie principale de véhicule, puis divise cette valeur par le volume du réservoir de carburant et la quantité ravitaillée pour obtenir le nombre de ravitaillements. Ce résultat est multiplié par le temps alloué à chaque ravitaillement pour déterminer le gain de temps dans une année donnée. Les intrants utilisés dans ce calcul ont été tirés de l'analyse du projet de règlement de phase 2 des États-Unis, avec des taux de rémunération par type de véhicule convertis en dollars canadiens de 2015. En utilisant ces valeurs, on estime que les avantages liés aux gains de temps en matière de ravitaillement devraient s'élever à 372 millions de dollars pour le parc des AM 2018 à 2029 (tableau 9).

L'augmentation de la distance parcourue associée à l'effet de rebond produirait des avantages additionnels pour les propriétaires et les exploitants de véhicules; ces avantages reflètent les occasions supplémentaires qui deviendraient accessibles avec les voyages supplémentaires. Comme il est prévu que les véhicules fassent des voyages plus fréquents ou plus longs grâce à la baisse des coûts associés à la conduite, on estime que les avantages économiques de ces voyages supplémentaires dépassent les dépenses supplémentaires liées au carburant consommé.

Pour estimer les avantages totaux liés à la plus grande distance parcourue grâce à l'effet de rebond, on fait la somme des avantages obtenus des dépenses additionnelles en carburant résultant de l'augmentation de l'utilisation des véhicules et des avantages supplémentaires (surplus)

increased distance travelled (“owner/operator surplus”). Owner/operator surplus was calculated by multiplying the estimated reduction in vehicle operating costs per kilometre by the projected increase in the annual number of kilometres driven. This result was then multiplied by one half, given that linear demand for vehicle-kilometres travelled was assumed. The value of benefits from increased vehicle use was estimated separately for each of the three main vehicle categories, as it depends on the extent of improvement in fuel efficiency.

pour les propriétaires et les exploitants de véhicules résultant de l'augmentation de la distance parcourue (le « surplus pour les propriétaires et les exploitants »). Le surplus pour les propriétaires et les exploitants a été calculé en multipliant la baisse estimée des coûts d'exploitation des véhicules par kilomètres par la hausse projetée du nombre de kilomètres annuel. Ce résultat a ensuite été multiplié par un demi, étant donné que la demande linéaire en véhicules-kilomètres parcourus a été présumée. La valeur des avantages liés à la plus grande utilisation des véhicules a été estimée séparément pour chacune des trois principales catégories de véhicules, car elle dépend de l'amélioration de l'efficacité énergétique.

Table 9: Additional benefits related to fuel savings from MY2018-2029 Phase 2 vehicles (millions of dollars)

	MYs 2018-2020	MYs 2021-2023	MYs 2024-2026	MYs 2027-2029	MYs 2018-2029 (total)
Benefits related to refuelling time savings					
Tractor-trailers	5	59	95	96	256
Vocational vehicles	0	14	26	41	82
Heavy-duty pick-up trucks and vans	0	5	13	16	34
Total	5	79	134	154	372
Travel benefits					
Tractor-trailers	161	170	148	140	619
Vocational vehicles	0	191	170	162	522
Heavy-duty pick-up trucks and vans	0	123	105	95	324
Total	161	484	423	397	1,465

Note: Benefits are discounted to present value at 3% per year. Totals may not sum due to rounding.

Tableau 9 : Avantages additionnels des économies de carburant pour les véhicules de phase 2 des AM 2018 à 2029 (en millions de dollars)

	AM 2018-2020	AM 2021-2023	AM 2024-2026	AM 2027-2029	AM 2018-2029 (total)
Avantages liés aux gains de temps en matière de ravitaillement					
Tracteurs routiers/remorque	5	59	95	96	256
Véhicules spécialisés	0	14	26	41	82
Camionnettes et fourgonnettes lourdes	0	5	13	16	34
Total	5	79	134	154	372
Avantages liés aux voyages					
Tracteurs routiers/remorque	161	170	148	140	619
Véhicules spécialisés	0	191	170	162	522
Camionnettes et fourgonnettes lourdes	0	123	105	95	324
Total	161	484	423	397	1 465

Remarque : Les avantages sont actualisés à un taux de 3 % par année. Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué.

Calendar year analysis of benefits

From a calendar year point of view, from 2018 to 2050, the proposed standards could lead to a cumulative reduction of 137.4 Mt of CO₂e emissions from all Phase 2 vehicles. In terms of fuel savings, these standards could lead to a cumulative reduction in fuel consumption from all Phase 2 vehicles of 52.2 billion litres from 2018 to 2050. Over this period, the total benefits for the calendar year analysis are projected to be \$38.6 billion, mostly due to fuel savings (\$30.0 billion), the value of increased travel opportunities (\$3.4 billion) and the value of GHG emission reductions (\$4.5 billion). The main results of the calendar year analysis of benefits are presented in Table 10.

Analyse des avantages fondée sur les années civiles

Du point de vue des années civiles, de 2018 à 2050, les normes proposées pourraient mener à une réduction cumulative de 137,4 Mt des émissions d'éq. CO₂ pour tous les véhicules de phase 2. Pour ce qui est des économies de carburant, ces normes pourraient mener à une réduction cumulative de la consommation de carburant de 52,2 milliards de litres de 2018 à 2050 pour tous les véhicules de phase 2. Pour cette période, les avantages totaux de l'analyse fondée sur les années civiles sont évalués à 38,6 G\$, principalement en raison des économies de carburant (30,0 G\$), de la valeur liée à l'augmentation des voyages (3,4 G\$) et de la valeur des réductions des émissions de GES (4,5 G\$). Les principaux résultats de l'analyse des avantages fondée sur les années civiles sont présentés au tableau 10.

Table 10: Benefits from all Phase 2 vehicles in select years

	2020	2030	2040	2050	2018-2050 (total)
Quantified benefits					
GHG emission reductions (Mt of CO ₂ e)	0.02	3.1	6.2	8.2	137.4
Fuel savings (millions of litres)	9	1 167	2 368	3 109	52 199
Monetized benefits (millions of dollars)					
Benefits due to GHG emission reductions	1	115	204	231	4,482
Benefits from fuel savings	7	835	1,344	1,453	29,987
Reduced refuelling time benefits	0	21	34	34	744
Travel benefits	12	110	138	135	3,395
Total	20	1,081	1,720	1,852	38,609

Note: Fuel savings include reductions in both diesel and gasoline use and are monetized using pre-tax fuel prices. Benefits are discounted to present value at 3% per year. Totals may not sum due to rounding.

Tableau 10 : Avantages de tous les véhicules de phase 2 pour des années données

	2020	2030	2040	2050	2018-2050 (total)
Avantages quantifiés					
Réductions des émissions de GES (Mt d'éq. CO ₂)	0,02	3,1	6,2	8,2	137,4
Économies de carburant (millions de litres)	9	1 167	2 368	3 109	52 199
Avantages financiers (millions de dollars)					
Avantages liés aux réductions des émissions de GES	1	115	204	231	4 482
Avantages liés aux économies de carburant	7	835	1 344	1 453	29 987
Avantages liés à la réduction du temps de ravitaillement	0	21	34	34	744
Avantages liés aux voyages	12	110	138	135	3 395
Total	20	1 081	1 720	1 852	38 609

Remarque : Les économies de carburant comprennent l'utilisation réduite de diesel et d'essence et sont calculées avec les prix du carburant avant taxes. Les avantages sont actualisés à un taux de 3 % par année. Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué.

Other impacts considered qualitatively

The proposed Amendments would lead to additional impacts other than those analyzed above. These additional impacts are expected to be small in magnitude relative to the main benefits and costs and would most likely only change the net benefit results by small amounts. These additional impacts have thus been considered qualitatively in this analysis and are discussed below.

Additional reductions in GHG emissions

The proposed Amendments would establish a leakage standard for refrigerants from air conditioning systems in vocational vehicles, which would serve to minimize leaks from these systems and thereby reduce emissions of hydrofluorocarbons (HFCs) and other refrigerants.²³ Although the impacts of reducing refrigerant emissions have not been quantified or monetized, these impacts are expected to add, to a small extent, to the overall benefits of GHG emission reductions estimated above.

Reductions in air pollutant emissions

The vehicles subject to the proposed Amendments are significant sources of air pollutants, such as fine particulate matter (PM_{2.5}), nitrogen oxides (NO_x), sulphur dioxide (SO₂), volatile organic compounds (VOCs), carbon monoxide (CO) and other toxic substances. These pollutants affect ambient levels of secondarily formed PM_{2.5} and ozone. Exposure to ozone and PM_{2.5} (two principal sources of smog) is linked to adverse health impacts, including premature death, and chronic and short-term respiratory problems, as well as negative environmental effects on vegetation, buildings and visibility.

The vehicle, engine and trailer technologies that are expected to be adopted would lead to decreases in fuel consumption and hence reductions in emissions of smog-forming air pollutants, which would positively impact the health and environment of Canadians. In particular, auxiliary power units (APUs) are anticipated to be installed in transport tractors to provide power and climate control for drivers during extended idle operations. The operation of APUs as an alternative to main engine idling would lead to significant reductions in GHG emissions, as well as in emissions of NO_x and VOCs. However, APUs powered by diesel would be sources of particulate matter emissions. To eliminate the unintended consequence of increased

Analyse qualitative des autres effets

Les modifications proposées mèneraient à d'autres répercussions, en plus de celles analysées précédemment. Ces répercussions supplémentaires devraient être de faible ampleur par rapport aux principaux avantages et coûts et n'auraient probablement qu'une faible incidence sur les avantages nets. Cette analyse porte donc sur l'aspect qualitatif de ces effets additionnels, lesquels sont abordés ci-après.

Réductions supplémentaires des émissions de GES

Les modifications proposées établiraient une norme sur les fuites de frigorigènes des systèmes de climatisation dans les véhicules spécialisés, laquelle permettrait de minimiser les fuites de ces systèmes et donc de réduire les émissions d'hydrofluorocarbures (HFC) et d'autres frigorigènes²³. Bien que les répercussions de la réduction des émissions de frigorigènes n'aient pas été quantifiées ou monétisées, elles devraient s'ajouter, dans une moindre mesure, aux avantages globaux des réductions des émissions de GES estimées précédemment.

Réductions des émissions de polluants atmosphériques

Les véhicules soumis aux modifications proposées sont d'importantes sources de polluants atmosphériques, notamment de particules fines (PM_{2.5}), d'oxydes d'azote (NO_x), de dioxyde de soufre (SO₂), de composés organiques volatils (COV), de monoxyde de carbone (CO) et d'autres substances toxiques. Ces polluants influent sur les concentrations ambiantes de PM_{2.5} et d'ozone secondaires. L'exposition à l'ozone et aux PM_{2.5} (deux principales sources de smog) est liée à des effets négatifs sur la santé, dont des décès prématurés et des problèmes respiratoires chroniques et à court terme, ainsi qu'à des répercussions environnementales négatives, notamment sur la végétation, les bâtiments et la visibilité.

Les technologies qui devraient être adoptées pour les véhicules, les moteurs et les remorques mèneraient à des réductions de consommation de carburant et donc à des réductions des émissions de polluants atmosphériques générateurs de smog, ce qui aurait un effet positif sur la santé et l'environnement des Canadiens. Plus précisément, des groupes électrogènes d'appoint (GEA) devraient être installés dans les tracteurs routiers afin d'éviter de faire marcher le moteur principal au ralenti pour générer du courant et réguler la température de la cabine. L'utilisation des GEA comme solution de recharge à la marche au ralenti du moteur principal mènerait à des réductions importantes des émissions de GES, de même que des

²³ HFCs are currently widely used as refrigerants and have a much higher global warming potential than CO₂. Thus, HFC emissions have a much greater global warming impact than a similar amount of CO₂ emissions.

²³ Les HFC sont actuellement largement utilisés comme frigorigènes, et ils ont un potentiel de réchauffement planétaire beaucoup plus élevé que le CO₂. Ainsi, à quantité égale, les émissions de HFC ont des répercussions beaucoup plus élevées sur le réchauffement planétaire que les d'émissions de CO₂.

emissions of particulate matter from a more intensive use of APUs, the proposed Amendments would include a standard for these emissions from APUs installed in MY2021-2023 tractors, which would increase in stringency with MY2024 and later tractors.

Notwithstanding emissions of particulate matter from transport tractors equipped with diesel-powered APUs, the proposed Amendments would not directly regulate emissions of other air pollutants. Nevertheless, technologies that are anticipated to result in decreases in the fuel consumption of heavy-duty vehicles, such as decreases in total operating mass, aerodynamic drag and tire rolling resistance, as well as improvements in engine efficiency, would also lead to reductions in air pollutant emissions.

In order to assess the impacts of these anticipated changes, primary emissions of air pollutants were modelled for the BAU and regulatory scenarios in MOVES annually from 2018 to 2050 at the national level for NO_x, SO₂ and PM_{2.5}. Due to the amount of time and modelling resources required to forecast VOC emissions from mobile sources, primary emissions of VOCs were modelled for the two scenarios in MOVES at the national level only for 2035.

Table 11 presents the changes in primary emissions of air pollutants from all Phase 2 vehicles in select years. Since the modelling of emissions was conducted early in the regulatory development process, prior to the proposal of standards for particulate matter emissions, the results below include projected increases in PM_{2.5} emissions, mainly due to increased APU use in tractors. It is expected that PM_{2.5} emissions would in fact decrease, given that the proposed Amendments incorporate standards for particulate matter emissions from APUs in alignment with the final U.S. Phase 2 rule.

Table 11: Changes in emissions of key air pollutants from all Phase 2 vehicles in select years

	2020	2025	2030	2035
Change in tonnes				
NO _x	23	-3 570	-7 090	-9 859
VOCs	—	—	—	-1 234

émissions de NO_x et de COV. Toutefois, les GEA alimentés au diesel constitueraient des sources d'émissions de particules. Pour éliminer l'augmentation indésirable des émissions de particules causée par une plus grande utilisation des GEA, les modifications proposées comprendraient une norme sur les émissions des GEA installés dans les tracteurs routiers des années de modèle 2021 à 2023. Cette norme deviendrait plus rigoureuse à partir de l'année de modèle 2024.

Outre les émissions de particules des tracteurs routiers dotés d'un GEA alimenté au diesel, les modifications proposées ne réglementeraient pas directement les émissions des autres polluants atmosphériques. Néanmoins, les technologies qui devraient mener à des réductions de la consommation de carburant des véhicules lourds, comme la réduction de la masse totale en fonctionnement, de la traînée aérodynamique et de la résistance au roulement des pneus, ainsi que l'amélioration du rendement des moteurs, auraient aussi pour effet de réduire les émissions de polluants atmosphériques.

Afin d'évaluer les effets de ces changements prévus, les émissions primaires de polluants atmosphériques ont été modélisées dans l'outil MOVES à l'échelle nationale annuellement pour les années allant de 2018 à 2050 pour le scénario de maintien du statu quo et le scénario réglementaire pour les NO_x, le SO₂ et les PM_{2.5}. En raison du temps et des ressources de modélisation requis pour prédire les émissions de COV à partir de sources mobiles, les émissions primaires de COV ont été modélisées à l'échelle nationale pour les deux scénarios dans l'outil MOVES pour 2035 seulement.

Le tableau 11 présente les changements dans les émissions primaires de polluants atmosphériques de tous les véhicules de phase 2 pour des années données. Comme la modélisation des émissions a été réalisée tôt dans le processus d'élaboration du projet de règlement, et ce, avant la proposition de normes sur les émissions de particules, les résultats qui suivent comprennent des augmentations projetées des émissions de PM_{2.5}, principalement attribuables à la plus grande utilisation de GEA dans les tracteurs routiers. En fait, on s'attend à ce que les émissions de PM_{2.5} diminuent, puisque des normes sur les émissions de particules des GEA ont été incorporées dans les modifications proposées, tout comme elles sont incorporées au règlement définitif de phase 2 des États-Unis.

Tableau 11 : Changements dans les émissions des principaux polluants atmosphériques de tous les véhicules de phase 2 pour des années données

	2020	2025	2030	2035
Changement en tonnes				
NO _x	23	-3 570	-7 090	-9 859
COV	—	—	—	-1 234

	2020	2025	2030	2035
Change in tonnes – Continued				
PM _{2.5}	1	33	64	89
SO ₂	0	-6	-17	-29
CO	6	-1 007	-1 971	-2 701
Change relative to the BAU scenario				
NO _x	0%	-3%	-6%	-9%
VOCs	–	–	–	-8%
PM _{2.5}	0%	1%	2%	2%
SO ₂	0%	-2%	-5%	-7%
CO	0%	0%	-1%	-1%

Note: VOC emissions were modelled at the national level only for 2035 due to the amount of time and modelling resources required to model these emissions from mobile sources. Increases in PM_{2.5} emissions are shown here because the modelling was conducted prior to the inclusion of the standards for particulate matter emissions from APUs installed in tractors.

Health benefits

Prior to modelling emissions in MOVES and the introduction of the standards for particulate matter emissions from APUs in tractors, a scenario analysis was conducted by the Department of the Environment and the Department of Health to evaluate the potential magnitude of the health benefits of the changes in primary emissions of air pollutants expected to result from the proposed Phase 2 standards. Specifically, the relative (percentage) changes in emissions of key air pollutants from the analysis of the proposed U.S. Phase 2 rule were used as inputs and applied to the baseline emissions in 2035 from all on-road heavy-duty vehicles operating in Canada within a Unified Regional Air-Quality Modelling System (AURAMS). AURAMS was then used by the Department to estimate the impacts on ambient air quality resulting from the interaction of changes in vehicle emissions with existing ambient air quality, daily weather and wind patterns.

The Department of Health then applied the Air Quality Benefits Assessment Tool (AQBAT) to estimate the health and economic impacts associated with the air quality projections generated by AURAMS for 2035. In particular, the modelled changes in ambient air quality levels were allocated to each Canadian census division and used as inputs for AQBAT. Based on changes in local ambient air quality, AQBAT estimated the likely reductions in average per capita risks for a range of health impacts known to be associated with air pollution exposure. These changes in per capita health risks were then multiplied by the affected populations in order to estimate the reduction in the

	2020	2025	2030	2035
Changement en tonnes (suite)				
PM _{2.5}	1	33	64	89
SO ₂	0	-6	-17	-29
CO	6	-1 007	-1 971	-2 701
Changement par rapport au scénario de maintien du statu quo				
NO _x	0 %	-3 %	-6 %	-9 %
COV	–	–	–	-8 %
PM _{2.5}	0 %	1 %	2 %	2 %
SO ₂	0 %	-2 %	-5 %	-7 %
CO	0 %	0 %	-1 %	-1 %

Remarque : Les émissions de COV ont été modélisées à l'échelle nationale seulement pour 2035 en raison du temps et des ressources de modélisation requis pour prédire les émissions de COV à partir de sources mobiles. Une augmentation des émissions de PM_{2.5} est constatée ici parce que la modélisation a été réalisée avant l'inclusion de normes sur les émissions de particules des GEA installés dans les tracteurs routiers.

Avantages pour la santé

Avant la modélisation des émissions dans MOVES et avant l'introduction de normes sur les émissions de particules des GEA dans les tracteurs routiers, une analyse de scénario avait été réalisée par le ministère de l'Environnement et par le ministère de la Santé pour évaluer l'ampleur potentielle des avantages pour la santé liés aux changements dans les émissions primaires de polluants atmosphériques, prévus à la suite des normes de phase 2 proposées. Plus précisément, les changements relatifs (en pourcentage) dans les émissions des principaux polluants atmosphériques, dégagés de l'analyse du projet de règlement de phase 2 des États-Unis, ont été utilisés comme intrants et appliqués aux émissions de référence de 2035 pour tous les véhicules lourds routiers en circulation au Canada dans un Système unifié de modélisation régionale de la qualité de l'air (AURAMS). Le modèle AURAMS a ensuite été utilisé par le Ministère pour estimer les effets sur la qualité de l'air ambiant découlant de l'interaction entre les changements dans les émissions des véhicules et la qualité de l'air ambiant existante, les conditions météorologiques quotidiennes et les configurations des vents.

Le ministère de la Santé a ensuite appliqué l'Outil pour évaluer les avantages d'une meilleure qualité de l'air (OEAQA) pour estimer les effets sur la santé et l'économie associés aux projections sur la qualité de l'air générées par le modèle AURAMS pour 2035. Plus précisément, on a affecté les changements modélisés de qualité de l'air ambiant à chaque division de recensement du Canada et ces changements ont servi d'intrants au modèle OEAQA. En se basant sur les changements de la qualité de l'air ambiant sur la scène locale, le modèle OEAQA a estimé les réductions probables des risques moyens par habitant liés à divers effets sur la santé dont on sait qu'ils sont associés

number of adverse health outcomes across the Canadian population. AQBAT also applied economic values drawn from the available literature to estimate the average per capita economic benefits of lowered health risks.

Based on this scenario, it was estimated that air quality improvements in 2035 would, at a minimum, generate health benefits valued at \$60 million. This value is expected to be an underestimate of the health benefits resulting from the proposed Phase 2 standards, given that the air quality modelling was not updated to reflect the standards for particulate matter emissions from APUs in tractors. In addition, this value would likely represent the minimum annual health benefits for years after 2035, as an increasing portion of the on-road heavy-duty vehicle fleet would be subject to the proposed Phase 2 standards in these years as a result of fleet turnover.

The estimate of potential health benefits in this scenario analysis has not been included in the main results because detailed emission results from MOVES were not used as inputs within AURAMS, and the standards for particulate matter emissions in the proposed Amendments were not incorporated into the air quality modelling. By not including the potential health benefits in the net benefit calculations, the total monetized benefits have been underestimated.

Environmental benefits

Air pollutants such as NO_x, VOCs, SO₂ and PM_{2.5} are precursors to the formation of secondary particulate matter and ground-level ozone, which impact air quality and the environment by damaging forest ecosystems, crops and wildlife. The deposition of excess nitrogen on surface waters may also lead to lake and stream eutrophication, which poses a threat to aquatic life. Finally, smog and deposition of suspended particles may impair visibility and result in the soiling of surfaces, respectively, thereby reducing the welfare of residents and recreationists, and potentially increasing cleaning expenditures.

The environmental benefits associated with the proposed Amendments were not monetized, as precise modelling of the air quality impacts has not been undertaken. Nonetheless, the environmental benefits associated with the reductions in air pollutant emissions are expected to be positive.

à l'exposition à la pollution atmosphérique. On a ensuite multiplié ces changements touchant les risques sanitaires par habitant par les populations touchées afin de calculer la réduction du nombre de problèmes de santé avec lesquels vivent les Canadiens. Le modèle OEAQA a aussi appliqué des valeurs économiques tirées des publications disponibles pour évaluer les retombées économiques moyennes par habitant découlant d'une réduction des risques pour la santé.

Sur la base de ce scénario, on a estimé que les améliorations de la qualité de l'air en 2035 généreraient, au minimum, des avantages pour la santé présentement évalués à 60 millions de dollars. Cette valeur devrait être une sous-estimation des avantages pour la santé découlant des normes de phase 2 proposées, étant donné que la modélisation de la qualité de l'air n'a pas été mise à jour pour refléter les normes sur les émissions de particules des GEA dans les tracteurs routiers. De plus, cette valeur représenterait probablement les avantages annuels minimums sur la santé pour les années suivant 2035, car une proportion croissante du parc de véhicules lourds routiers serait alors soumise aux normes de phase 2 proposées en raison du renouvellement du parc.

L'estimation des avantages potentiels pour la santé de cette analyse de scénario n'a pas été incluse dans les principaux résultats, parce que les résultats détaillés de l'outil MOVES sur les émissions n'ont pas été utilisés comme intrants dans le modèle AURAMS et que les normes sur les émissions de particules dans les modifications proposées n'ont pas été incorporées dans la modélisation de la qualité de l'air. Comme les avantages potentiels pour la santé n'ont pas été inclus dans le calcul des avantages nets, les avantages financiers totaux ont été sous-estimés.

Avantages environnementaux

Les polluants atmosphériques comme les NO_x, les COV, le SO₂ et les PM_{2.5} sont des précurseurs de la formation de particules secondaires et d'ozone troposphérique, qui ont une incidence sur la qualité de l'air et l'environnement en causant des dommages aux écosystèmes forestiers, aux cultures et aux espèces sauvages. Le dépôt d'excès d'azote sur les eaux de surface de plans d'eau peut aussi mener à leur eutrophisation, ce qui pose une menace au biote aquatique. Enfin, le smog et le dépôt des particules en suspension peuvent, respectivement, réduire la visibilité et souiller les surfaces, ce qui réduit le bien-être des riverains et des amateurs de plein air et peut accroître les dépenses de nettoyage.

Aucune valeur monétaire n'a été attribuée aux avantages environnementaux découlant des modifications proposées, car une modélisation précise des effets sur la qualité de l'air n'a pas été effectuée. Néanmoins, il est prévu que les avantages environnementaux attribuables à la réduction des émissions des polluants atmosphériques seront positifs.

Impacts of fuel savings on the upstream petroleum sector

Canada has a small, open economy and is a price-taker in the world petroleum market. Any impact on the prices of petroleum or refined petroleum products resulting from reductions in domestic fuel consumption due to the proposed Amendments is expected to be negligible. Any reduced domestic consumption from fuel savings is expected to be redirected from domestic consumption to increased exports or result in decreased imports, with minimal incremental impacts on the upstream petroleum sector in Canada.

Summary of benefits and costs: Model year analysis

The model year analysis considered the impacts attributable to MY2018-2029 vehicles (i.e. those vehicles produced within the time frame of the regulatory implementation), and the portion of their lifetime operation occurring from 2018 to 2050. From this point of view, the costs of the proposed Phase 2 standards are estimated at \$4.8 billion, largely due to the additional costs of the vehicle technologies expected to be adopted to meet these standards. The total benefits for this model year analysis are projected to be \$13.6 billion, mostly due to fuel savings (\$10.3 billion), the value of increased travel opportunities (\$1.5 billion) and the value of GHG emission reductions (\$1.5 billion). Overall, the net benefits for MY2018-2029 vehicles are estimated at \$8.8 billion. The results of this model year analysis are summarized in Table 12.

Répercussions des économies de carburant sur le secteur pétrolier en amont

Le Canada a une petite économie ouverte et il exerce une faible influence sur les prix du pétrole sur le marché mondial. Toute répercussion sur les prix des produits pétroliers ou des produits pétroliers raffinés découlant de réductions du taux de consommation intérieur de carburant liées aux modifications proposées devrait être négligeable. Toute réduction du taux de consommation intérieur de carburant liée à des économies de carburant devrait être redirigée vers un accroissement des exportations ou entraîner une baisse des importations, avec des répercussions différentielles minimales sur le secteur pétrolier en amont au Canada.

Résumé des avantages et des coûts : analyse fondée sur les années de modèle

Les répercussions attribuables aux véhicules des AM 2018-2029 (c'est-à-dire les véhicules fabriqués lors de la période de mise en œuvre de la réglementation), ainsi que la portion de la vie utile de ces véhicules qui s'écoulera entre 2018 et 2050, ont été prises en considération dans l'analyse fondée sur les années de modèle. De ce point de vue, les coûts des normes de phase 2 proposées sont estimés à 4,8 G\$, principalement en raison des coûts supplémentaires des technologies automobiles qui devraient être adoptées aux fins de conformité aux normes. Les avantages totaux pour cette analyse devraient se chiffrer à 13,6 G\$, principalement en raison des économies de carburant (10,3 G\$), de la valeur des possibilités de voyage accrues (1,5 G\$) et de la valeur des réductions des émissions de GES (1,5 G\$). Dans l'ensemble, les avantages nets pour les véhicules des AM 2018-2029 sont estimés à 8,8 G\$. Les résultats de cette analyse sont résumés dans le tableau 12.

Table 12: Statement of benefits and costs for the model year analysis

	MYs 2018-2020	MYs 2021-2023	MYs 2024-2026	MYs 2027-2029	MYs 2018-2029 (total)
Monetized impacts (millions of dollars)					
Sectoral benefits					
Pre-tax fuel savings	107	1,996	3,714	4,493	10,311
Refuelling time savings	5	79	134	154	372
Travel benefits	161	484	423	397	1,465
Societal benefits					
GHG emission reductions	15	278	525	650	1,468
Total benefits	289	2,837	4,797	5,694	13,616
Sectoral costs					
Vehicle technology costs	98	1,011	1,351	1,682	4,142
Tire maintenance costs	25	43	45	44	156
Business administrative costs	<1	<1	<1	<1	<1

	MYs 2018-2020	MYs 2021-2023	MYs 2024-2026	MYs 2027-2029	MYs 2018-2029 (total)
Monetized impacts (millions of dollars) – Continued					
Societal costs					
Accidents, congestion and noise	53	182	162	153	550
Government costs	1	1	1	1	3
Total costs	177	1,237	1,558	1,879	4,852
Net benefits	111	1,600	3,239	3,814	8,765
Non-monetized impacts					
GHG emission reductions (Mt of CO₂e)	0.4	7.5	14.7	18.8	41.5
Fuel savings (millions of litres)	147	2 824	5 585	7 173	15 729
Impacts considered qualitatively					
<ul style="list-style-type: none"> • additional benefits due to reductions in GHG (refrigerant) emissions from air conditioning systems in vocational vehicles • positive health and environmental impacts as a result of reductions in air pollutant emissions from decreases in the amount of fuel consumed by all heavy-duty vehicles • minimal net impacts expected relating to the upstream petroleum sector 					

Note: Benefits and costs are discounted to present value at 3% per year. Totals may not sum due to rounding.

Tableau 12 : Énoncé des avantages et des coûts pour l'analyse fondée sur les années de modèle

	AM 2018-2020	AM 2021-2023	AM 2024-2026	AM 2027-2029	AM 2018-2029 (total)
Répercussions monétaires (en millions de dollars)					
Avantages sectoriels					
Économies de carburant avant taxes	107	1 996	3 714	4 493	10 311
Économies de temps de ravitaillement	5	79	134	154	372
Avantages liés aux voyages	161	484	423	397	1 465
Avantages sociétaux					
Réductions des émissions de GES	15	278	525	650	1 468
Avantages totaux	289	2 837	4 797	5 694	13 616
Coûts sectoriels					
Coûts des technologies automobiles	98	1 011	1 351	1 682	4 142
Coûts d'entretien des pneus	25	43	45	44	156
Coûts administratifs pour les entreprises	< 1	< 1	< 1	< 1	< 1
Coûts sociétaux					
Accidents, embouteillages et bruit	53	182	162	153	550
Coûts pour les gouvernements	1	1	1	1	3
Coûts totaux	177	1 237	1 558	1 879	4 852
Avantages nets	111	1 600	3 239	3 814	8 765
Répercussions non monétaires					
Réductions des émissions de GES (Mt d'éq. CO₂)	0,4	7,5	14,7	18,8	41,5
Économies de carburant (millions de litres)	147	2 824	5 585	7 173	15 729

Répercussions examinées sur un plan qualitatif

- les avantages additionnels découlant des réductions des émissions de GES (frigorigènes) provenant des systèmes de climatisation des véhicules spécialisés
- les répercussions bénéfiques sur la santé et l'environnement en raison des réductions de polluants atmosphériques provenant d'une diminution de la consommation en carburant de tous les véhicules lourds
- les répercussions nettes minimales relatives au secteur pétrolier en amont

Remarque : Les avantages et les coûts sont actualisés à un taux de 3 % par année. Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué.

The time frame for assessing impacts in the model year analysis was 2018 to 2050. The emission reductions, fuel savings and related impacts resulting from MY2018-2029 Phase 2 vehicles during the portion of their lifetime operation that occurs after 2050 are not accounted for in the analysis. However, the magnitude of these impacts is anticipated to be relatively small, with benefits that outweigh the associated costs.

Summary of benefits and costs: Calendar year analysis

The calendar year analysis evaluated the annual impacts attributable to all Phase 2 vehicles from 2018 to 2050. The incremental costs of the technologies expected to be adopted over this time frame to meet the more stringent GHG emission standards are projected to be \$13.9 billion. The total benefits are estimated at \$38.6 billion, including fuel savings of \$30.0 billion, GHG emission reductions valued at \$4.5 billion and additional travel opportunities valued at \$3.4 billion. Altogether, the net benefits for all heavy-duty vehicles are projected to be \$23.2 billion. The annualized benefits, costs and net benefits are estimated to be \$1.7 billion, \$0.7 billion and \$1.0 billion, respectively.

The time frame for the calendar year analysis was 2018 to 2050. Vehicle fleet turnover is expected to result in escalating GHG emission reductions and fuel savings over this period, as an increasing portion of the on-road fleet would meet more stringent emission standards. As a result of this turnover, the GHG emission reductions and fuel savings from Phase 2 vehicles are estimated to be considerably larger in 2050 than in 2030 (or earlier years), since a larger portion of the fleet would meet the Phase 2 standards in this later year. After 2050, as Phase 2 vehicles continue to replace pre-Phase 2 vehicles, benefits that outweigh the associated costs are expected over the lifetime of these new Phase 2 vehicles. In addition, the emission reductions and related benefits resulting from MY2018-2050 Phase 2 vehicles during the portion of their lifetime operation that occurs after 2050 are not accounted for in the analysis.

La période d'évaluation des répercussions dans l'analyse fondée sur les années de modèle est de 2018 à 2050. Les réductions des émissions, les économies de carburant et les répercussions connexes découlant des véhicules de phase 2 des AM 2018-2029 au cours de leur vie utile après 2050 ne sont pas prises en compte dans cette analyse. Toutefois, l'ampleur de ces répercussions devrait être relativement petite, et les avantages devraient l'emporter sur les coûts connexes.

Résumé des avantages et des coûts : analyse fondée sur les années civiles

L'analyse fondée sur les années civiles a permis d'évaluer les répercussions annuelles attribuables à tous les véhicules de phase 2 au cours des années 2018 à 2050. Les coûts supplémentaires des technologies qui devraient être adoptées au cours de cette période aux fins de respect des normes d'émissions de GES plus rigoureuses devraient se chiffrer à 13,9 G\$. Les avantages totaux sont estimés à 38,6 G\$, ce qui comprend des économies de carburant de 30,0 G\$, des réductions des émissions de GES de 4,5 G\$ et des possibilités de voyage accrues de 3,4 G\$. Une fois regroupés, les avantages nets pour tous les véhicules lourds devraient se chiffrer à 23,2 G\$. Les avantages annualisés sont estimés à 1,7 G\$, les coûts annualisés sont estimés à 0,7 G\$ et les avantages nets annualisés sont estimés à 1,0 G\$.

La période visée par l'analyse fondée sur les années civiles est de 2018 à 2050. Un remplacement du parc automobile devrait donner lieu à une augmentation des réductions des émissions de GES et des économies de carburant au cours de la période visée, puisqu'une part grandissante du parc de véhicules routiers respecterait les normes d'émissions plus rigoureuses. En conséquence de ce remplacement, les réductions des émissions de GES et les économies de carburant découlant des véhicules de phase 2 devraient être considérablement plus grandes en 2050 qu'en 2030 (ou les années précédentes), puisqu'une plus grande part du parc respecterait les normes de phase 2 en 2050. Après 2050, alors que les véhicules de phase 2 continueront de remplacer les véhicules antérieurs à la phase 2, les avantages devraient l'emporter sur les coûts connexes au cours de la vie utile de ces nouveaux véhicules de phase 2. De plus, les réductions des émissions et les avantages connexes découlant des véhicules de phase 2 des AM 2018 à 2050 au cours de leur vie utile après 2050 ne sont pas pris en compte dans cette analyse.

By 2030, the proposed Phase 2 standards are estimated to achieve cumulative reductions of CO₂e emissions of 14.5 Mt. To attain these GHG emission reductions over the 2018–2030 period, industry stakeholders would carry sectoral costs of around \$4.8 billion and realize sectoral benefits of about \$5.0 billion. Overall, the anticipated reductions in GHG emissions over this period would be achieved at a sectoral (industry) cost per tonne of \$329, and at an industry cost per tonne that takes sectoral benefits into account (i.e. a net industry cost per tonne) of –\$16. However, the vast majority of the emission reductions from Phase 2 vehicles would take place after 2030, given that over 80% of the total distance travelled by these vehicles, from 2018 to 2050, is expected to occur after 2030. Over the 2018–2050 period, industry stakeholders would carry sectoral costs of about \$14.2 billion and realize sectoral benefits of around \$34.1 billion. The projected reductions in CO₂e emissions of 137.4 Mt would be achieved over this period at an industry cost per tonne of \$103, and at a net industry cost per tonne of –\$145.

D'ici 2030, les normes de phase 2 proposées devraient permettre des réductions cumulatives des émissions d'éq. CO₂ de 14,5 Mt. Pour obtenir ces réductions au cours de la période de 2018 à 2030, les intervenants de l'industrie devraient engager des coûts sectoriels d'environ 4,8 G\$ et réaliser des avantages sectoriels d'environ 5 G\$. Dans l'ensemble, les réductions prévues des émissions de GES au cours de cette période seraient obtenues à un coût sectoriel (pour l'industrie) de 329 \$ par tonne et à un coût pour l'industrie qui prend en compte les avantages sectoriels (c'est-à-dire un coût net pour l'industrie) de –16 \$ par tonne. Toutefois, la grande majorité des réductions des émissions découlant des véhicules de phase 2 auraient lieu après 2030, puisque ce n'est qu'après 2030 que ces véhicules devraient réaliser plus de 80 % de leur parcours total au cours de la période de 2018 à 2050. Au cours de cette période, les intervenants de l'industrie engageraient des coûts sectoriels d'environ 14,2 G\$ et réaliseraient des avantages sectoriels d'environ 34,1 G\$, et les réductions prévues des émissions d'éq. CO₂ de 137,4 Mt seraient obtenues à un coût pour l'industrie de 103 \$ par tonne et à un coût net pour l'industrie de –145 \$ par tonne.

Table 13: Cost per tonne of GHG emissions reduced from Phase 2 vehicles

Type of Cost per Tonne	Sectoral Costs (millions)	GHG Emission Reductions (Mt of CO ₂ e)	Cost per Tonne of GHG Emissions Reduced
2018–2030			
Industry cost per tonne	\$4,770	14.5	\$329
Net industry cost per tonne	–\$230	14.5	–\$16
2018–2050 (total)			
Industry cost per tonne	\$14,213	137.4	\$103
Net industry cost per tonne	–\$19,913	137.4	–\$145

Note: Net industry costs are calculated by subtracting sectoral benefits from sectoral costs associated with all Phase 2 vehicles for the specified period. Benefits and costs are discounted to present value at 3% per year.

Tableau 13 : Coût par tonne des réductions des émissions de GES découlant des véhicules de phase 2

Type de coût par tonne	Coûts sectoriels (en millions)	Réductions des émissions de GES (Mt d'éq. CO ₂)	Coût par tonne des réductions des émissions de GES
2018-2030			
Coût par tonne pour l'industrie	4 770 \$	14,5	329 \$
Coût net par tonne pour l'industrie	–230 \$	14,5	–16 \$
2018-2050 (total)			
Coût par tonne pour l'industrie	14 213 \$	137,4	103 \$
Coût net par tonne pour l'industrie	–19 913 \$	137,4	–145 \$

Remarque : Les coûts nets pour l'industrie sont calculés en soustrayant les avantages sectoriels des coûts sectoriels associés à tous les véhicules de phase 2 pour la période visée. Les avantages et les coûts sont actualisés à un taux de 3 % par année.

These cost-per-tonne results, as shown in Table 13, do not account for the value that society places on avoided

Ces coûts par tonne, présentés dans le tableau 13, ne tiennent pas compte de la valeur accordée par la société à

climate change impacts or the timing of the emissions within the specified period.

Sensitivity analysis

The results of this analysis are based on key parameter estimates, which could be higher or lower than indicated by available evidence. Given this uncertainty, alternative impact estimates have been considered to assess their effects on the expected net benefit results. In particular, a worst-case scenario of both higher costs and lower benefits was considered. As shown in Table 14, there are expected net benefits using discount rates of 3% and 7%, and over a range of alternative impact estimates, which is evidence that the net benefit results are likely robust.

l'évitement des répercussions des changements climatiques ou au moment des émissions au cours de la période visée.

Analyse de la sensibilité

Les résultats de cette analyse sont fondés sur des estimations des paramètres clés qui pourraient être plus ou moins élevés que ce qu'indiquent les données disponibles. Compte tenu de cette incertitude, d'autres estimations des répercussions ont été prises en considération pour évaluer leurs effets sur les avantages nets attendus. En particulier, un scénario de la pire éventualité (coûts élevés et avantages faibles) a été pris en considération. Comme le montre le tableau 14, il existe des avantages nets attendus sur toute une plage d'autres estimations des répercussions et conformément à des taux d'actualisation de 3 % et de 7 %, ce qui démontre que les résultats relatifs aux avantages nets sont probablement fiables.

Table 14: Sensitivity analysis – Alternative impact estimates and discount rate (millions of dollars)

Alternatives (model year analysis)	Benefits (B)	Costs (C)	Net Benefits (B–C)	Benefit-cost Ratio (B/C)
95th percentile values for the GHG social costs	18,476	4,850	13,626	3.8
Central case (from Table 12)	13,616	4,850	8,767	2.8
Impacts discounted at 7% per year	7,314	3,321	3,993	2.2
Costs 40% higher than estimated	13,616	6,790	6,827	2.0
Benefits 40% lower than estimated	8,170	4,850	3,320	1.7
Costs 40% higher and benefits 40% lower	8,170	6,790	1,380	1.2

Note: Benefits and costs are discounted to present value at 3% per year, except in the cases in which a 7% rate is used. Totals may not sum due to rounding.

Tableau 14 : Analyse de la sensibilité – Autres estimations des répercussions et taux d'actualisation (en millions de dollars)

Solutions de rechange : analyse fondée sur les années de modèle	Avantages (A)	Coûts (C)	Avantages nets (A–C)	Ratio coûts-avantages (A/C)
Valeur du 95 ^e centile pour les coûts sociaux des GES	18 476	4 850	13 626	3,8
Scénario central (tiré du tableau 12)	13 616	4 850	8 767	2,8
Répercussions actualisées à 7 % par année	7 314	3 321	3 993	2,2
Coûts 40 % supérieurs aux estimations	13 616	6 790	6 827	2,0
Avantages 40 % inférieurs aux estimations	8 170	4 850	3 320	1,7
Coûts 40 % supérieurs et avantages 40 % inférieurs aux estimations	8 170	6 790	1 380	1,2

Remarque : Les avantages et les coûts sont actualisés à un taux de 3 % par année, à l'exception des cas où un taux de 7 % est utilisé. Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué.

Further, the BAU scenario assumes that vehicle technologies that affect GHG emissions would remain unchanged over the analytical time frame (i.e. that the rate of technology change in the absence of the proposed Phase 2 standards is zero). However, this assumption does not account for any *natural* technological changes that could occur in the heavy-duty vehicle market in the absence of any regulations, or for any *complementary* technological changes that could occur in Canada either in direct response to the U.S. Phase 2 rule or in anticipation of the proposed standards in Canada. Under such circumstances, the incremental costs and benefits attributable to the proposed Phase 2 standards would be proportionately reduced, but net benefits for Canadians would still be expected.

Alignment with the final U.S. Phase 2 rule

The proposed Amendments incorporate the final Phase 2 standards, but the Department conducted its modelling of costs and benefits prior to the publication of the final U.S. Phase 2 rule. The analysis of the final rule of the United States indicates that the final Phase 2 program will realize approximately 10% more GHG emission reductions relative to the proposed program in the United States.²⁴ Following the publication of the proposed Amendments in the *Canada Gazette*, Part I, the Department plans on updating the modelling of impacts, which will allow for a reassessment of the costs and benefits associated with the Phase 2 standards in a Canadian context. The Department anticipates that its estimates of costs and benefits would both increase following these modelling updates, and that this regulatory proposal would still lead to substantial net benefits for Canadians.

Distributional impacts

The heavy-duty vehicle and trailer manufacturing sectors in Canada are concentrated within Ontario, Quebec and the Prairies, with a range of smaller companies dispersed throughout Canada. The proposed Phase 2 standards would require manufacturers to comply by adopting GHG emission-reducing technologies in new vehicles. The analysis of the proposed standards assumes that manufacturers and importers would be able to pass on some of the costs related to technologies that reduce GHG emissions to vehicle purchasers because these increased purchase costs can be shown to be recovered relatively quickly

De plus, le scénario de maintien du statu quo tient pour acquis que les technologies automobiles qui ont une incidence sur les émissions de GES demeureront inchangées dans le cadre temporel de l'analyse (c'est-à-dire que le taux d'évolution des technologies est nul en l'absence des normes de phase 2 proposées). Toutefois, cette hypothèse ne tient pas compte de toute évolution technologique qui pourrait survenir *naturellement* dans le marché des véhicules lourds en l'absence de toute réglementation ou de toute évolution technologique *complémentaire* qui pourrait survenir au Canada à la suite de l'adoption du règlement de phase 2 des États-Unis ou en prévision des normes proposées au Canada. Dans de telles circonstances, les coûts et les avantages supplémentaires attribuables aux normes de phase 2 proposées seraient proportionnellement réduits, mais des avantages nets seraient tout de même attendus pour les Canadiens.

Harmonisation avec le règlement définitif de la phase 2 des États-Unis

Les modifications proposées intègrent les normes de phase 2 définitives de l'EPA des États-Unis; néanmoins, le Ministère a produit sa modélisation des coûts et avantages avant que l'EPA des États-Unis ne publie son règlement définitif de la phase 2. L'étude d'impact du règlement définitif des États-Unis indique que le programme définitif de la phase 2 permettra d'augmenter d'environ 10 % les réductions des émissions de GES par rapport au programme proposé des États-Unis²⁴. Après la publication des modifications proposées dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le Ministère prévoit effectuer une mise à jour de la modélisation des répercussions, laquelle permettra la réévaluation des coûts et avantages associés aux normes de phase 2 dans un contexte canadien. Le Ministère prévoit qu'autant les coûts que les avantages estimés augmenteront en conséquence des mises à jour de la modélisation, et que les modifications proposées entraîneraient toujours des avantages nets significatifs pour les Canadiens.

Effets sur la répartition

Les secteurs de fabrication de véhicules lourds et de remorques du Canada sont concentrés en Ontario, au Québec et dans les Prairies; un éventail de petites entreprises sont également dispersées à travers le Canada. Selon les normes de phase 2 proposées, les fabricants devraient se conformer en intégrant des technologies de réduction des émissions de GES aux nouveaux véhicules. D'après l'analyse des normes proposées, les fabricants et les importateurs seraient en mesure de transmettre certains des coûts associés aux technologies de réduction des émissions de GES aux acheteurs de

²⁴ "Regulations for Greenhouse Gas Emissions from Commercial Trucks & Buses". U.S. EPA: www.epa.gov/regulations-emissions-vehicles-and-engines/regulations-greenhouse-gas-emissions-commercial-trucks.

²⁴ « Regulations for Greenhouse Gas Emissions from Commercial Trucks & Buses », EPA des États-Unis: www.epa.gov/regulations-emissions-vehicles-and-engines/regulations-greenhouse-gas-emissions-commercial-trucks.

through fuel savings. The distribution of these costs, across Canada, is expected to be consistent with the distribution of future purchases of new heavy-duty vehicles. It is not expected that there would be significant disproportional impacts on any region within Canada.

The proposed Phase 2 standards would increase costs for the Canadian on-road heavy-duty vehicle manufacturing and importing sectors. Similarly to the United States, the average vehicle production costs are expected to increase starting with MY2018 for trailers and with MY2021 for vehicles, and to reach their highest levels with MY2027 when the Phase 2 standards reach full stringency. Consequently, the technologies that are projected to be adopted to meet the proposed standards would be most costly in this model year, making MY2027 a practical point of reference to estimate an upper bound of the average costs per vehicle.

véhicules, étant donné que ces coûts d'acquisition accrus peuvent être récupérés relativement rapidement en raison des économies de carburant. La répartition de ces coûts, au Canada, devrait être conforme à la répartition des achats futurs des nouveaux véhicules lourds; aucune région du Canada ne devrait subir de répercussions considérablement disproportionnées.

Les normes de phase 2 proposées augmenteraient les coûts pour les secteurs canadiens de la fabrication et de l'importation de véhicules lourds routiers. À l'instar des États-Unis, les coûts moyens de production de véhicules devraient augmenter à compter de l'AM 2018 pour les remorques et de l'AM 2021 pour les véhicules, pour plafonner à l'AM 2027, lorsque les normes de phase 2 auront atteint leur niveau de rigueur maximal. Par conséquent, les technologies qui devraient être adoptées pour respecter les normes proposées coûteraient le plus cher pour cette année de modèle; l'AM 2027 deviendrait alors un point de référence pour estimer une limite supérieure des coûts moyens par véhicule.

Table 15: Average incremental cost per MY2027 Phase 2 vehicle

Vehicle category	Aggregate Incremental Costs for New MY2027 Vehicles	MY2027 Vehicle Sales Forecast	Average Incremental Cost per New Vehicle	Average Cost Increase per New Vehicle
Tractors	\$286,753,865	25,326	\$11,322	8%
Vocational vehicles	\$172,067,922	39,381	\$4,369	4%
Heavy-duty pick-up trucks and vans	\$83,739,049	63,247	\$1,324	3%
Trailers	\$50,138,528	40,522	\$1,237	4%

Note: Only vehicle technology and tire maintenance costs are included in these calculations. Costs are discounted to present value at 3% per year. The estimated total costs per new vehicle that follow are used to calculate the average cost increases per vehicle: \$150,000 for tractors; \$120,000 for vocational vehicles; \$50,000 for heavy-duty pick-up trucks and vans; and \$30,000 for trailers.

Tableau 15 : Coût différentiel moyen par véhicule de phase 2 de l'AM 2027

Catégorie de véhicule	Coûts différentiels globaux des nouveaux véhicules de l'AM 2027	Ventes projetées de véhicules de l'AM 2027	Coût différentiel moyen par nouveau véhicule de l'AM 2027	Augmentation moyenne du coût par nouveau véhicule
Tracteurs routiers	286 753 865 \$	25 326	11 322 \$	8 %
Véhicules spécialisés	172 067 922 \$	39 381	4 369 \$	4 %
Camionnettes et fourgonnettes lourdes	83 739 049 \$	63 247	1 324 \$	3 %
Remorques	50 138 528 \$	40 522	1 237 \$	4 %

Remarque : Seuls les coûts associés aux technologies automobiles et à l'entretien des pneus sont utilisés pour ces calculs. Les coûts sont actualisés à un taux de 3 % par année. Les coûts totaux estimés par nouveau véhicule qui ont servi à calculer l'augmentation moyenne du coût par nouveau véhicule sont les suivants : 150 000 \$ pour un tracteur routier, 120 000 \$ pour un véhicule spécialisé, 50 000 \$ pour une camionnette ou fourgonnette lourde et 30 000 \$ pour une remorque.

Table 15 presents estimates of the average incremental costs and average cost increases per new MY2027 vehicle. The analysis of the proposed Phase 2 standards assumes that manufacturers would pass some of the technology costs on to their purchasers. Since these technologies are

Le tableau 15 présente les coûts différentiels moyens estimés par véhicule, ainsi que l'augmentation moyenne du coût par véhicule pour les nouveaux véhicules de l'AM 2027. Selon l'analyse des normes de phase 2 proposées, les fabricants seraient en mesure de transmettre aux

projected to also generate substantial fuel savings for vehicle owners and operators, the proposed standards are assumed not to impact sales of new heavy-duty vehicles and trailers. A complete analysis of price impacts is beyond the scope of this analysis; nonetheless, a simple payback analysis for the three vehicle categories is presented below.

Payback (cost recovery) analysis

All new heavy-duty vehicle purchasers are assumed to be businesses, not consumers, given that heavy-duty vehicles are generally used for commercial applications. Businesses are expected to evaluate costs and benefits in terms of the expected payback on investment costs. For simplicity, it is assumed that manufacturers pass all of the technology costs on to vehicle owners. Retail (post-tax) fuel prices, taken from the E3MC model, are used as these are the prices paid by vehicle owners. Due to regional variations in fuel taxes, post-tax fuel prices were calculated by weighting fuel sales by regional fuel demand and then adding regional taxes accordingly.

For the reasons mentioned above, MY2027 Phase 2 vehicles were selected for this payback analysis. The payback year is defined as the year of vehicle ownership during which cumulative sectoral benefits exceed cumulative sectoral costs. All calculations are for the average vehicle that drives the average number of kilometres each year. Sectoral costs have been marked up by 15% to account for extra charges that vehicle owners may have to pay, such as additional sales taxes and increases in insurance premiums, to purchase and operate vehicles equipped with new (and more expensive) vehicle technologies. Using a 3% discount rate, the estimated cost recovery is estimated to occur in years two, three and six of ownership for heavy-duty pick-up trucks and vans, tractor-trailers, and vocational vehicles, respectively.²⁵

“One-for-One” Rule

With the addition of trailer manufacturers and importers into the regulatory framework, the total number of

acheteurs certains des coûts associés aux technologies. Comme on s'attend à ce que ces technologies permettent également de réaliser des économies de carburant considérables pour les propriétaires et les exploitants de véhicules, les normes proposées ne devraient pas avoir de répercussions sur les ventes de nouveaux véhicules lourds et de nouvelles remorques. Une analyse complète des répercussions des prix s'inscrit au-delà de la portée de la présente analyse; néanmoins, une simple analyse de la récupération des coûts de trois catégories de véhicules est présentée ci-après.

Analyse de la récupération (recouvrement des coûts)

On suppose que tous les acheteurs de nouveaux véhicules lourds sont des entreprises et non des consommateurs, étant donné que les véhicules lourds sont habituellement utilisés à des fins commerciales. On s'attend à ce que les entreprises évaluent les coûts et les avantages dans l'optique de la récupération prévue des coûts investis. Par souci de simplicité, on présume que les fabricants transmettent tous les coûts associés à la technologie aux propriétaires de véhicules. Les prix du carburant au détail (après les taxes), tiré du modèle E3MC, sont utilisés étant donné que ce sont les prix payés par les propriétaires de véhicules. Compte tenu des variations régionales dans les taxes sur le carburant, les prix du carburant après les taxes ont été calculés en pondérant les ventes de carburant en fonction de la demande régionale en carburant, puis en ajoutant les taxes régionales en conséquence.

Pour les raisons susmentionnées, les véhicules de phase 2 de l'année de modèle 2027 ont été sélectionnés pour l'analyse de la récupération. L'année de récupération est définie comme l'année de propriété du véhicule pendant laquelle les avantages sectoriels cumulatifs dépassent les coûts sectoriels cumulatifs. Tous les calculs s'appliquent pour un véhicule moyen dont le kilométrage annuel est dans la moyenne. Les coûts sectoriels ont été majorés de 15 % afin de tenir compte des frais additionnels que les propriétaires de véhicules peuvent devoir verser, comme des taxes de vente supplémentaires et des augmentations en primes d'assurance, pour acheter et opérer les véhicules équipés des nouvelles technologies (plus chères). Si l'on utilise un taux d'actualisation de 3 %, le recouvrement des coûts estimé devrait survenir aux années deux, trois et six de la propriété, respectivement, pour les camionnettes et les fourgonnettes lourdes, les tracteurs routiers et les véhicules spécialisés²⁵.

Règle du « un pour un »

Compte tenu de l'ajout des fabricants et des importateurs de remorques dans le cadre réglementaire, le nombre total

²⁵ The U.S. EPA projects that payback for vocational vehicles will occur in year four of ownership with the implementation of the final Phase 2 standards, which are incorporated into the proposed Amendments.

²⁵ L'EPA des États-Unis estime que le recouvrement des coûts pour les véhicules spécialisés devrait survenir à la quatrième année de la propriété suivant la mise en œuvre des normes définitives de phase 2, lesquelles sont incorporées dans les modifications proposées.

regulated parties would rise. These new stakeholders would face new reporting requirements and associated administrative burden due to the proposed Amendments. In particular, the scope of the annual end of model year report that a company is required to submit under the Regulations would be expanded. In addition to heavy-duty vehicles and engines of the 2014 and later model years, the annual report would incorporate the trailers hauled by transport tractors that a company manufactures or imports for sale in Canada, starting with model year 2018 trailers. To comply with the new administrative requirements, regulated parties would have to collect data, maintain records, and prepare and submit reports pertaining to their trailer fleets and the CO₂ emissions that result from the operation of trailers.

Conversely, the proposed Amendments are expected to result in minor decreases in administrative burden costs carried by small volume companies that manufacture or import vocational vehicles and tractors under the Regulations. The existing provisions that exempt the vocational vehicles and tractors manufactured or imported by small volume companies from the CO₂ emission standards would be expanded to include the heavy-duty engines installed in these vehicles. Accordingly, the obligation for small volume companies to collect data, maintain records and prepare reports relating to the emissions from heavy-duty engines would be removed.

The “One-for-One” Rule would apply to this regulatory proposal. Given the estimated net increases in administrative burden, the proposed Amendments are considered an “IN” under the Rule, and they would require equal and offsetting reductions in administrative costs imposed by other federal regulations.²⁶ As the proposed Amendments would modify the Regulations and would not introduce a new regulatory title, there would be no requirement to repeal existing regulations.

The total increase in annualized administrative costs for companies that manufacture or import trailers used with transport tractors is projected to be \$26,000, while the total reduction in annualized administrative costs for small volume companies that import heavy-duty engines is estimated to be \$1,000. Overall, a new net administrative burden of approximately \$25,000 in annualized costs to industry stakeholders would be introduced. Net administrative impacts per stakeholder are projected to be, on

de parties réglementées devrait augmenter. Ces nouveaux intervenants devraient composer avec de nouvelles exigences en matière de soumission de rapports et le fardeau administratif qui s’y rattache en raison des modifications proposées. En particulier, la portée du rapport annuel de fin d’année de modèle qu’une entreprise doit soumettre en vertu du Règlement serait élargie. En plus des véhicules lourds et de leurs moteurs des années de modèle 2014 et ultérieures, le rapport annuel comprendrait les renseignements sur les remorques tirées par des tracteurs routiers qu’une entreprise fabrique ou importe pour la vente au Canada, à compter de l’année de modèle 2018. Afin de se conformer aux nouvelles exigences administratives, les parties administrées devraient recueillir des données, maintenir des dossiers et rédiger et soumettre des rapports sur leur parc de remorques et les émissions de CO₂ découlant de l’opération des remorques.

À l’inverse, les modifications proposées devraient entraîner de faibles diminutions des coûts associés au fardeau administratif que doivent assumer les entreprises à faible volume qui fabriquent ou importent des véhicules spécialisés et des tracteurs routiers en vertu du Règlement. Les dispositions actuelles qui exemptent les véhicules spécialisés et les tracteurs routiers fabriqués ou importés par des entreprises à faible volume des normes d’émission de CO₂ seraient élargies afin d’inclure les moteurs installés dans ces véhicules lourds. Par conséquent, l’obligation pour les entreprises à faible volume de recueillir des données, de maintenir des dossiers et de rédiger des rapports sur les émissions des moteurs de véhicules lourds serait supprimée.

La règle du « un pour un » s’appliquerait à cette proposition réglementaire. Compte tenu des augmentations nettes estimées du fardeau administratif, les modifications proposées sont considérées comme un « AJOUT » dans le cadre de la règle; des réductions équivalentes qui compenseraient les coûts administratifs imposés par d’autres règlements fédéraux seraient donc nécessaires²⁶. Comme les modifications proposées permettent de modifier le Règlement et n’introduisent pas de nouveau titre réglementaire, il ne serait pas nécessaire d’abroger la réglementation actuelle.

L’augmentation totale des coûts administratifs annualisés pour les entreprises qui fabriquent ou importent des remorques utilisées avec des tracteurs routiers devrait s’élever à 26 000 \$, tandis que la réduction totale des coûts administratifs annualisés pour les entreprises à faible volume qui importent des moteurs de véhicules lourds est estimée à environ 1 000 \$. En général, un nouveau fardeau administratif net d’environ 25 000 \$ en coûts annualisés pour les intervenants serait introduit. Les répercussions

²⁶ The cost estimates presented in this section are in 2012 Canadian dollars, using a 7% discount rate and a discounting base year of 2012, in accordance with TBS guidance relating to the “One-for-One” Rule.

²⁶ Les estimations de coûts présentées dans la présente section sont en dollars canadiens de 2012 en fonction d’un taux d’actualisation de 7 %, 2012 étant l’année de référence pour l’actualisation conformément aux directives du Secrétariat du Conseil du Trésor relatives à la règle du « un pour un ».

average, six hours per year for about 175 stakeholders, corresponding to approximately \$130 in annualized costs per company when allocated over the first 10 years of administrative cost impacts (2018–2027).²⁷

Small business lens

The small business lens applies to this regulatory proposal, since the trailer manufacturing and importing industry in Canada comprises many small companies and new standards for CO₂ emissions attributable to the operation of trailers would be introduced. Based on data gathered as part of the 2016 ICCT study, it is estimated that, on average, the proposed Amendments would have an impact on 157 businesses that manufacture trailers in Canada or import them. More than 75% of these stakeholders are projected to be small businesses.

Most of the other companies to which the proposed Amendments would apply are Canadian subsidiaries or branches of multinational manufacturers and are not considered small businesses. Nevertheless, there are some independent businesses that import small numbers of heavy-duty vehicles and engines for the purpose of sale in Canada. There are also small independent manufacturers that import incomplete heavy-duty vehicles into Canada for the purpose of completing and selling these vehicles to the end user. It is projected that, on average, 11 businesses that manufacture or import vocational vehicles and tractors would qualify as small volume companies under the proposed Amendments.²⁸

Regulatory flexibility analysis statement

Two regulatory options have been considered for the purposes of analyzing possible avenues through which the costs projected to be imposed by the proposed Amendments on small businesses manufacturing or importing heavy-duty vehicles, engines and trailers could be minimized: an initial option and a flexible option.

Under the initial option, all trailers hauled by transport tractors would be subject to the proposed Amendments and required to fully comply with the CO₂ emission standards, starting with model year 2018 trailers, with no

administratives nettes par intervenant devraient être, en moyenne, six heures par année pour environ 175 intervenants, ce qui correspond à environ 130 \$ en coûts annualisés par entreprise, lorsque les coûts sont répartis sur les 10 premières années des répercussions des coûts administratifs (de 2018 à 2027).²⁷

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises s'applique à cette proposition réglementaire étant donné que l'industrie de la fabrication et de l'importation de remorques au Canada est composée de nombreuses petites entreprises et que de nouvelles normes d'émissions de CO₂ attribuables à l'opération des remorques seraient adoptées. Selon les données recueillies dans le cadre de l'étude de l'ICCT de 2016, il est estimé qu'en moyenne les modifications proposées auraient une incidence sur 157 entreprises qui fabriquent ou importent des remorques au Canada. On s'attend à ce que plus de 75 % de ces intervenants soient des petites entreprises.

La plupart des autres entreprises qui seraient touchées par les modifications proposées sont des filiales ou des succursales canadiennes de fabricants multinationaux et ne sont pas considérées de petites entreprises. Néanmoins, il existe des entreprises indépendantes qui importent un petit nombre de véhicules lourds et leurs moteurs en vue de les vendre au Canada. Il y a également de petits fabricants indépendants qui importent des véhicules lourds incomplets au Canada en vue de les compléter et de les vendre à des utilisateurs finaux. Il est prévu qu'en moyenne 11 entreprises qui fabriquent ou importent des véhicules spécialisés ou des tracteurs routiers seraient qualifiées d'entreprises à faible volume dans le cadre des modifications proposées.²⁸

Énoncé d'analyse de flexibilité réglementaire

Deux options réglementaires ont été examinées afin d'analyser les moyens possibles de réduire au minimum les coûts prévus qu'imposeraient les modifications proposées aux petites entreprises qui fabriquent ou importent des véhicules lourds, des moteurs et des remorques : une option initiale et une option flexible.

Dans le cadre de l'option initiale, toutes les remorques tirées par des tracteurs routiers seraient visées par les modifications proposées et devraient être entièrement conformes aux normes d'émissions de CO₂, à compter de

²⁷ The unrounded increase in annualized administrative costs is estimated to be \$24,591, or \$131 per stakeholder. The undiscounted wage rate is assumed to be \$35 per hour (weighted hourly average).

²⁸ The proposed Amendments would define small volume companies as manufacturers or importers of fewer than 200 vocational vehicles and tractors for sale in Canada in 2011, and fewer than 200 vocational vehicles and tractors for sale in Canada for the model year in question.

²⁷ L'augmentation non arrondie des coûts administratifs annualisés a été établie à 24 591 \$ ou à 131 \$ par intervenant. Il a été présumé que le taux de rémunération non actualisé était de 35 \$ de l'heure (moyenne horaire pondérée).

²⁸ Les modifications proposées définiraient une entreprise à faible volume comme étant une entreprise qui a fabriqué ou importé moins de 200 véhicules spécialisés ou tracteurs routiers en vue de les vendre au Canada en 2011, et moins de 200 véhicules spécialisés ou tracteurs routiers en vue de les vendre au Canada au cours de l'année de modèle en question.

flexibility offered to regulated parties. In addition, under this option, the proposed Amendments would not expand on the current exemption for small volume companies that manufacture or import vocational vehicles and tractors for sale in Canada.

Under the flexible option, a temporary exemption from the CO₂ emission standards would be included for small volume companies that manufacture or import fewer than 100 trailers for sale in Canada in 2018. For businesses that manufacture or import trailers of the 2018 to 2026 model years, the flexible option would also incorporate a transitional exemption from the CO₂ emission standards under two conditions. First, the number of box van or non-box trailers exempted by a company for a given model year must not exceed 20% of the total number of box van or non-box trailers that the company manufactures or imports for sale in Canada. Second, the number of trailers exempt by a company for a given model year must be less than 25 in the case of box van trailers, and less than 20 in the case of non-box trailers.

The flexible option would provide an exemption from the emission standards applicable to the engines installed in exempt vocational vehicles and tractors that are manufactured or imported for sale in Canada by small volume companies. This exemption would also result in eligible companies no longer being required to prepare full reports concerning the emission performance of these engines.

Fewer GHG emission reductions would be realized through the flexible option relative to the initial option. However, for a number of reasons, any incremental risk resulting from the flexible option is anticipated to be negligible. To begin, the temporary exemption for trailers would only apply to trailers manufactured in 2018, while the transitional exemption for trailers would not apply to the 2027 and later model years. Additionally, it is estimated that the temporary and transitional flexibilities for small volume trailer companies would each result in an exemption of less than 5% of applicable trailers. Concerning heavy-duty engines, it is projected that the flexibility for small volume companies would result in an exemption of less than 1% of all engines for a given model year.

The proposed Amendments would therefore address the vast majority of GHG emissions from the on-road heavy-duty vehicle sector while providing compliance flexibility to Canadian companies that manufacture or import heavy-duty engines and trailers, many of which are small businesses. Important information concerning these engines and trailers would still be collected, as all

l'année de modèle 2018, sans mesures de flexibilité offertes aux entités réglementées. De plus, selon cette option, les modifications proposées n'élargiraient pas la portée de l'exemption actuelle pour les entreprises à faible volume qui fabriquent ou importent des véhicules spécialisés ou des tracteurs routiers pour la vente au Canada.

Dans le cadre de l'option flexible, une exemption temporaire des normes d'émissions de CO₂ serait incluse pour les entreprises à faible volume qui fabriquent ou importent moins de 100 remorques pour la vente au Canada en 2018. Pour les entreprises qui fabriquent ou importent des remorques des années de modèle 2018 à 2026, l'option flexible comprendrait également une exemption transitoire relativement aux normes d'émissions de CO₂ suivant deux conditions. Tout d'abord, le nombre de remorques fourgons ou sans fourgon exemptées par une entreprise pour une année de modèle donnée ne doit pas excéder 20 % du nombre total de remorques fourgons ou sans fourgon que l'entreprise fabrique ou importe pour la vente au Canada. De plus, le nombre de remorques exemptées par une entreprise pour une année de modèle donnée doit être inférieur à 25 dans le cas de remorques fourgons et à 20 dans le cas de remorques sans fourgon.

L'option flexible fournirait une exemption des normes d'émissions qui s'appliquent aux moteurs installés dans des véhicules spécialisés et des tracteurs routiers exemptés qui sont fabriqués ou importés pour la vente au Canada par des entreprises à faible volume. Cette exemption ferait également en sorte que les entreprises admissibles n'auraient plus à préparer des rapports complets concernant le rendement de ces moteurs en matière d'émissions.

Moins de réductions d'émissions de GES seraient réalisées dans le cadre de l'option flexible que dans l'option initiale. Cependant, compte tenu d'un certain nombre de raisons, on s'attend à ce que tout risque supplémentaire découlant de l'option flexible soit négligeable. Tout d'abord, l'exemption temporaire pour les remorques s'appliquerait seulement aux remorques fabriquées en 2018, tandis que l'exemption transitoire pour les remorques ne s'appliquerait plus à compter de l'année de modèle 2027. De plus, il est estimé que les mesures de flexibilité temporaires et transitoires pour les entreprises de remorques à faible volume entraîneraient une exemption visant moins de 5 % des remorques admissibles. En ce qui a trait aux moteurs de véhicules lourds, il est prévu que les mesures de flexibilité pour les entreprises à faible volume entraîneraient une exemption visant moins de 1 % de tous les moteurs d'une année de modèle donnée.

Par conséquent, les modifications proposées permettraient de prendre des mesures à l'égard de la grande majorité des émissions de GES provenant du secteur des véhicules lourds routiers tout en offrant des mesures de flexibilité relativement à la conformité aux entreprises canadiennes qui fabriquent ou importent des moteurs ou des remorques de véhicules lourds, dont bon nombre sont

companies would be required to submit reports at the end of the model year to the Department under the flexible option.

de petites entreprises. Des renseignements importants sur ces moteurs et ces remorques seraient encore recueillis, étant donné que toutes les entreprises doivent soumettre des rapports de fin d'année de modèle au Ministère dans le cadre de l'option flexible.

Table 16: Regulatory flexibility analysis

	Initial Option (full compliance with proposed standards)		Flexible Option (some trailers and engines exempt)	
	Annualized Value	Present Value	Annualized Value	Present Value
Incremental costs: Trailers	\$40,500,000	\$471,000,000	\$39,200,000	\$456,000,000
Incremental costs: Vocational vehicles and tractors	\$0	\$0	-\$340,000	-\$4,000,000
Incremental costs: Trailers, vocational vehicles and tractors	\$40,500,000	\$471,000,000	\$38,860,000	\$452,000,000
Incremental cost per company (168 companies)	\$240,000	\$2,800,000	\$230,000	\$2,690,000
Risk considerations	Relative to the initial option, the flexible option is expected to result in a slight decrease in GHG emission reductions, as well as a loss of information related to emission performance for some heavy-duty engines and trailers in end of model year reports submitted to the Department. However, any additional risk introduced by the flexible option is anticipated to be low and manageable.			

Note: The values in this table are the estimated incremental technology and administrative costs that would be carried by small volume manufacturers and importers of MY2018-2029 trailers, vocational vehicles and tractors. Costs are discounted to present value at 3% per year.

Tableau 16 : Analyse de la flexibilité réglementaire

	Option initiale (conformité totale aux normes proposées)		Option flexible (exemption pour certaines remorques et certains moteurs)	
	Valeur annualisée	Valeur actuelle	Valeur annualisée	Valeur actuelle
Coûts différentiels : Remorques	40 500 000 \$	471 000 000 \$	39 200 000 \$	456 000 000 \$
Coûts différentiels : Véhicules spécialisés et tracteurs routiers	0 \$	0	-340 000 \$	-4 000 000 \$
Coûts différentiels : Remorques, véhicules spécialisés et tracteurs routiers	40 500 000 \$	471 000 000 \$	38 860 000 \$	452 000 000 \$
Coût différentiel par entreprise (168 entreprises)	240 000 \$	2 800 000 \$	230 000 \$	2 690 000 \$
Considérations relatives au risque	Par rapport à l'option initiale, l'option flexible devrait entraîner une légère diminution des réductions d'émissions de GES, ainsi qu'une perte de renseignements en ce qui concerne le rendement en matière d'émissions de certains moteurs de véhicules lourds et de certaines remorques dans les rapports de fin d'année de modèle soumis au Ministère. Cependant, on s'attend à ce que tout risque supplémentaire apporté par l'option flexible soit faible et gérable.			

Remarque : Les valeurs de ce tableau sont des coûts différentiels estimés pour les technologies et le fardeau administratif qui seraient engagés par les fabricants et les importateurs à faible volume de remorques, de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers des années de modèle 2018 à 2029. Les coûts sont actualisés à un taux de 3 % par année.

Table 16 provides estimates of the incremental technology and administrative costs under the initial and flexible options for the Canadian manufacturers and importers of MY2018-2029 trailers, vocational vehicles and tractors that would qualify for the exemptions in the proposed Amendments for small volume companies. The

Le tableau 16 donne une estimation des coûts différentiels pour les technologies et le fardeau administratif dans le cadre des options initiale et flexible pour les fabricants et les importateurs canadiens de remorques, de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers des AM 2018-2029 qui sont admissibles aux exemptions des modifications

annualized costs per small volume company are estimated to be about \$240,000 under the initial option and approximately \$230,000 under the flexible option. Thus, the annualized cost savings under the flexible option are around \$10,000 per company, for approximately 168 small volume companies.

It is anticipated that approximately 75% of all businesses qualifying for the exemptions in the proposed Amendments for small volume companies would be small businesses. The impacts of this regulatory proposal are not expected to affect the ability of these small businesses to operate in Canada, given the following:

- (i) Small businesses, as a subset of all businesses qualifying for the exemptions in question, would tend to carry lower average (per business) costs than the average costs estimated to be carried by small volume companies, which are presented above in Table 16,
- (ii) The total costs carried by a business would be proportional to the volume of heavy-duty vehicles, engines and trailers that it manufactures or imports, meaning that lower volume businesses would carry relatively lower costs,
- (iii) All businesses would be able to pass some costs on to purchasers, since the proposed Amendments would create a level playing field for manufacturers and importers in Canada and the United States, and
- (iv) The proposed Amendments would only apply to three types of non-box, speciality trailers hauled by on-road transport tractors (i.e. container chassis, flatbed and tanker trailers), and it is anticipated that small businesses manufacturing trailers in Canada or importing them would tend to focus their efforts on such trailers.

As indicated in the “Consultation” section below, the Department consulted throughout 2016 with the industry association representing Canadian manufacturers of trailers used with transport tractors to better understand the potential impacts of the proposed Amendments on the trailer sector in Canada, which is composed of many small businesses. The comments received from this key stakeholder were taken into consideration during the development of the proposed Amendments, prior to their publication in the *Canada Gazette*, Part I.

proposées pour les entreprises à faible volume. Les coûts annualisés par entreprise à faible volume sont estimés à environ 240 000 \$ dans le cadre de l’option initiale et à environ 230 000 \$ dans le cadre de l’option flexible. Par conséquent, les économies relatives aux coûts annualisés dans le cadre de l’option flexible sont d’environ 10 000 \$ par entreprise, et ce, pour environ 168 entreprises à faible volume.

On s’attend à ce qu’environ 75 % de toutes les entreprises admissibles aux exemptions prévues par les modifications proposées pour les entreprises à faible volume soient de petites entreprises. Les répercussions des modifications proposées ne devraient pas affecter la capacité de ces petites entreprises de poursuivre leurs activités au Canada, puisque :

- (i) les petites entreprises, en tant que sous-ensemble des entreprises admissibles aux exemptions en question, devraient tendre vers des coûts moyens (par entreprise) moins élevés que les coûts moyens estimés pour les entreprises à faible volume, lesquelles sont présentées au tableau 16 ci-dessus,
- (ii) les coûts totaux engagés par une entreprise seraient proportionnels au nombre de véhicules lourds, de moteurs et de remorques qu’elle fabrique ou importe, ce qui signifie que les entreprises à faible volume subiraient des coûts relativement moins élevés,
- (iii) toutes les entreprises seraient en mesure de transmettre certains des coûts aux acheteurs, puisque les modifications proposées mettraient en place des règles de jeu équitables pour les fabricants et les importateurs au Canada et aux États-Unis,
- (iv) les modifications proposées viseraient seulement trois types de remorques sans fourgon tirées par des tracteurs routiers, soit des remorques qui sont spécialisées (plus précisément, les remorques châssis porte-conteneurs, à plate-forme et citernes), et il est prévu que les petites entreprises qui fabriquent ou importent des remorques au Canada tendraient à concentrer leurs marchés sur ces types de remorques.

Comme il est mentionné ci-après dans la section concernant la consultation, le Ministère a tenu des consultations tout au long de 2016 avec l’association représentant les fabricants canadiens de remorques utilisées avec les tracteurs routiers. Ces consultations ont servi à mieux comprendre l’incidence possible des modifications proposées sur le secteur des remorques au Canada, ce secteur étant constitué de nombreuses petites entreprises. Les commentaires reçus de cet intervenant clé ont été pris en considération au cours de l’élaboration des modifications proposées en vue de leur publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Consultation

On October 4, 2014, the Government of Canada published the *Notice of intent to develop regulations to further reduce greenhouse gas emissions from on-road heavy-duty vehicles and engines* in the *Canada Gazette, Part I*, which announced the intent to introduce more stringent GHG emission standards in Canada for heavy-duty vehicles and engines for model years following the 2018 model year. This notice specified that Canada's proposed actions would build upon the Regulations and be aligned, where possible, with the U.S. regulatory approach. The publication of the notice initiated a public comment period that provided an opportunity to conduct early consultations with interested parties and seek input on the development of the proposed Amendments. This publication was followed by a stakeholder consultation (webinar) session in the fall of 2014 to clarify the notice of intent, initiate discussions on a preliminary regulatory approach and provide context to support formal comments related to the notice.

Altogether, the Department received eight submissions relating to the notice of intent from manufacturers, industry associations, a provincial government, a municipality and another federal government department. The comments received were generally supportive of further reducing GHG emissions from heavy-duty engines and vehicles through amendments to the Regulations that would align, where possible, with the emission standards of the U.S. EPA. Some industry stakeholders raised concerns relating to lead time prior to the implementation of the proposed Amendments. Others requested that the Department determine if there is a need to take Canadian-specific considerations into account in maintaining aligned standards with the United States, especially in regard to a subset of transport tractors.

On the subject of lead time, the Department is proposing to use the same phase-in schedule for the Phase 2 standards as the one established by the U.S. EPA. The proposed Amendments would apply to trailers for which the manufacture is completed on or after January 1, 2018. The Department will consider whether alternative phase-in options or compliance flexibility are warranted based on the timing of the publication of the final Amendments in the *Canada Gazette, Part II*. Further, the proposed Amendments would introduce additional GHG emission standards for transport tractors with heavier payload capacities.

Consultation

Le 4 octobre 2014, le gouvernement du Canada a publié l'*Avis d'intention d'élaborer un règlement visant à limiter davantage les émissions de gaz à effet de serre provenant des véhicules lourds routiers et de leurs moteurs* dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, dans lequel il a annoncé son intention d'établir des normes plus rigoureuses sur les émissions de GES au Canada visant les véhicules lourds et leurs moteurs des années de modèle ultérieures à 2018. Cet avis précisait que les mesures proposées par le Canada s'appuieraient sur le règlement existant, et l'approche réglementaire adoptée s'harmoniserait, dans la mesure du possible, avec celle des États-Unis. La publication de l'avis a été suivie d'une période de consultation publique qui a permis de consulter les parties intéressées et de solliciter des commentaires tôt dans le processus d'élaboration des modifications proposées. À la suite de cette publication, une séance de consultation avec les intervenants, prenant la forme d'un webinaire, s'est tenue à l'automne 2014 dans le but de clarifier l'avis d'intention, d'amorcer des discussions sur une approche réglementaire préliminaire et de contextualiser l'approche en vue de guider la formulation des commentaires officiels à propos de l'avis.

Au total, le Ministère a reçu huit soumissions relatives à l'avis d'intention provenant de fabricants, d'associations de l'industrie, d'un gouvernement provincial, d'une municipalité et d'un autre ministère fédéral. Les commentaires reçus appuyaient dans l'ensemble une plus grande réduction des émissions de GES des véhicules lourds et de leurs moteurs par des modifications apportées au Règlement qui s'harmonisent, dans la mesure du possible, aux normes d'émissions de l'EPA des États-Unis. Certains intervenants de l'industrie ont soulevé des préoccupations concernant le délai précédant la mise en œuvre des modifications proposées. D'autres ont demandé au Ministère de déterminer s'il y a lieu de prendre en compte certaines considérations propres au Canada dans son maintien de l'harmonisation avec les normes des États-Unis, particulièrement en ce qui concerne un sous-ensemble de tracteurs routiers.

Pour ce qui est du délai de mise en œuvre, le Ministère propose de recourir au même calendrier de transition pour les normes de phase 2 que celui établi par l'EPA des États-Unis. Les modifications proposées s'appliqueraient aux remorques dont la fabrication est complétée le 1^{er} janvier 2018 ou après cette date. Le Ministère examinera si d'autres options de mise en œuvre graduelle ou des mesures de flexibilité en matière de conformité sont nécessaires, compte tenu du moment auquel les modifications définitives seront publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. De plus, les modifications proposées introduiraient de nouvelles normes de GES propres aux tracteurs routiers qui ont une charge utile plus élevée.

General consultation session

On March 3, 2016, the Department held a general consultation session in Toronto, Ontario. The session was attended by approximately 30 participants, including representatives from provincial and territorial governments; other federal government departments; environmental non-governmental organizations; heavy-duty vehicle, engine and trailer manufacturers and importers; vehicle owners and operators; and the associations representing industry stakeholders. The session consisted of a presentation by departmental officials on key elements of the proposed Amendments, a general discussion concerning the proposed regulatory approach and several presentations by interested parties, including a presentation on the proposed U.S. Phase 2 rule by a representative from the U.S. EPA.

Other presentations at this session included a presentation of research conducted for the Department by the ICCT relating to trailer technologies in Canada, a presentation by the Department of Transport on work planned for a Canadian study pertaining to the “6×2” axle configuration,²⁹ a presentation by the Canadian Trucking Alliance regarding a white paper that it published in January 2016 that outlines the viewpoints of vehicle owners and operators on the opportunities and challenges surrounding the proposed Phase 2 standards, and presentations by two associations representing Canadian manufacturers concerning their respective sector and views on the proposed regulatory approach.

Interested parties were invited to submit comments by April 4, 2016, on the regulatory approach that was proposed at the general consultation session. The Department received four written submissions: three from associations representing manufacturers and one from an environmental non-governmental organization. The comments indicated general support for the proposed Amendments, including for the addition of trailers used with transport tractors into the regulatory framework. Further, the comments included recommendations concerning the CO₂ emission credit system for heavy-duty vehicles and engines, flexibility for vehicles and engines covered by a certificate of conformity to U.S. federal standards issued by the U.S. EPA, the exemption for small volume companies that manufacture or import vocational vehicles and tractors, and alignment of test procedures with those of the U.S. EPA.

²⁹ The “6×2” configuration is an example of an alternative drive-axle design that consists of a front steer axle and two rear axles, where only one of the rear axles is powered (i.e. a rear drive axle with two powered wheel positions among six total wheel positions on the vehicle).

Séance de consultation générale

Le 3 mars 2016, le Ministère a mené une séance de consultation générale à Toronto, en Ontario. Environ 30 participants ont pris part à cette séance dont des représentants des gouvernements provinciaux et territoriaux; d'autres ministères fédéraux; des organisations environnementales non gouvernementales; des fabricants et des importateurs de véhicules lourds, de moteurs et de remorques; des propriétaires et des exploitants de véhicule lourds ainsi que des associations de l'industrie représentant ces intervenants. La séance consistait en une présentation des représentants du Ministère sur les principaux points des modifications proposées, une discussion générale sur l'approche réglementaire proposée et plusieurs présentations de parties intéressées, dont l'une d'un représentant de l'EPA des États-Unis sur le projet de règlement de phase 2 des États-Unis.

Parmi les autres présentations de la séance de consultation, citons celle sur des travaux de recherche menés pour le compte du Ministère par l'ICCT sur les technologies de remorque au Canada, celle du ministère des Transports sur les travaux planifiés dans le cadre d'une étude canadienne sur la configuration d'essieu 6×2²⁹, celle de l'Alliance canadienne du camionnage sur un livre blanc qu'elle a publié en janvier 2016 dans lequel elle présente le point de vue de propriétaires et d'exploitants de véhicules lourds sur les possibilités et les défis propres aux normes de phase 2 proposées, et celles de deux associations représentant des fabricants canadiens sur leur secteur respectif et leur point de vue sur l'approche réglementaire proposée.

Les parties intéressées ont été invitées à soumettre leurs commentaires sur l'approche réglementaire proposée à la séance de consultation générale avant le 4 avril 2016. Le Ministère a reçu quatre soumissions écrites : trois provenant d'associations représentant les fabricants et une d'une organisation environnementale non gouvernementale. Les commentaires indiquaient dans l'ensemble un appui des modifications proposées, y compris l'ajout au cadre réglementaire des remorques utilisées avec les tracteurs routiers. Aussi, les commentaires contenaient des recommandations au sujet du système de points relatifs aux émissions de CO₂ des véhicules routiers et de leurs moteurs, de mesures de souplesse pour les véhicules et leurs moteurs visés par un certificat de conformité aux normes fédérales des États-Unis émis par l'EPA des États-Unis, de l'exemption relative aux entreprises à faible volume qui fabriquent ou importent des véhicules spécialisés et des tracteurs routiers, et de l'harmonisation des méthodes d'essai avec celles de l'EPA des États-Unis.

²⁹ La configuration 6×2 est un exemple d'une autre conception d'essieu moteur qui consiste en un essieu directeur avant et deux essieux arrière, parmi lesquels seul l'un des essieux arrière est moteur (c'est-à-dire un essieu moteur arrière ayant deux emplacements de roues motrices sur six au total sur le véhicule).

Subsequent consultations prior to publication of the proposed Amendments in the Canada Gazette, Part I

Following the general consultation session on March 3, 2016, departmental officials met bilaterally throughout the remainder of 2016 with industry associations, provincial and territorial governments, an environmental non-governmental organization, and other federal government departments to discuss various technical aspects of the proposed Amendments. These follow-up consultations further supported the development of the proposed Amendments. For example, the Department consulted with the industry association representing Canadian manufacturers of trailers used with transport tractors. The feedback received was subsequently used to inform the Department of the estimated level of regulatory burden that the proposed Amendments would impose on Canadian trailer manufacturers and importers.

In 2016, departmental officials also worked with their U.S. EPA counterparts and consulted with key industry stakeholders to develop additional GHG emission standards for transport tractors with heavier payload capacities. This work and consultation were carried out in an effort to take Canadian-specific considerations into account, such as higher weight allowances and different rates of adoption for some technologies that reduce emissions. Stakeholders have expressed support for the elements of the regulatory proposal that are specific to Canada, and they will have additional opportunities for providing comments following the publication of the proposed Amendments in the *Canada Gazette, Part I*.

Regulatory cooperation

As with the development of the Regulations, the Department is working closely with the U.S. EPA to maintain a common Canada–U.S. approach to regulating GHG emissions from on-road heavy-duty vehicles. The approach of establishing emission standards and test procedures that are aligned with those of the federal emissions program of the EPA would build on the history of collaboration achieved under the Canada–United States Air Quality Agreement. This approach is also consistent with the goal of the Canada–United States Regulatory Cooperation Council of aligning regulatory approaches between the two countries, where possible.

The Department and the U.S. EPA have continued to share knowledge and collaborate closely in an effort to implement aligned regulatory standards and joint compliance verification programs, which help maximize efficiencies in the administration of the respective programs in

Consultations ultérieures précédant la publication des modifications proposées dans la Partie I de la Gazette du Canada

À la suite de la séance de consultation générale du 3 mars 2016, les représentants du Ministère ont participé à des rencontres bilatérales au cours du reste de l'année 2016 avec les associations de l'industrie, les gouvernements provinciaux et territoriaux, une organisation environnementale non gouvernementale et d'autres ministères fédéraux pour discuter de divers aspects techniques des modifications proposées. Ces consultations de suivi ont permis de mieux éclairer l'élaboration des modifications proposées. À titre d'exemple, le Ministère a consulté l'association représentant les fabricants canadiens de remorques utilisées avec les tracteurs routiers. La rétroaction reçue a ensuite servi à estimer le niveau du fardeau réglementaire que les modifications proposées imposeraient aux fabricants et aux importateurs de remorques canadiens.

En 2016, les représentants du Ministère ont aussi collaboré avec leurs homologues américains, et consulté des intervenants clés de l'industrie, pour élaborer des normes additionnelles relatives aux émissions de GES visant les tracteurs routiers ayant des capacités de charge utile plus élevées. Ce travail collaboratif et consultatif a été mené dans le but de mieux prendre en compte certaines considérations propres au Canada, telles que les poids plus élevés autorisés et les taux d'adoption différents pour certaines technologies de réduction des émissions. Les parties intéressées ont exprimé leur soutien envers les éléments du projet de règlement qui sont propres au Canada et elles auront d'autres occasions de fournir leur rétroaction à la suite de la publication des modifications proposées dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Coopération en matière de réglementation

Comme lors de l'élaboration du Règlement, le Ministère collabore étroitement avec l'EPA des États-Unis pour adopter une approche commune de réglementation des émissions de GES des véhicules lourds routiers. L'approche établissant des normes d'émissions et des méthodes d'essai qui s'harmonisent avec celles du programme fédéral sur les émissions de l'EPA des États-Unis tirerait parti des fruits de la collaboration entre les deux pays établie dans le cadre de l'Accord Canada–États-Unis sur la qualité de l'air. Cette approche concorde aussi avec l'objectif du Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation qui consiste à harmoniser, dans la mesure du possible, les approches réglementaires des deux pays.

Le Ministère et l'EPA des États-Unis ont continué de partager des connaissances et de collaborer étroitement en vue de mettre en œuvre des normes réglementaires harmonisées et des programmes de vérification conjoints, pour aider à optimiser l'administration des programmes

the two countries. For instance, the Department, the Department of Transport and the National Research Council have worked collaboratively with the U.S. EPA during the development of the Phase 2 standards by conducting aerodynamic and chassis dynamometer emissions testing.

Also, given the objective of aligned regulatory standards, departmental officials and their U.S. EPA counterparts worked in 2016 to develop GHG emission standards for tractors with heavier payload capacities. As a result of this collaborative work, the EPA introduced optional GHG emission standards for heavy-haul tractors in the United States of the 2021 and later model years in its final Phase 2 rule. The U.S. optional standards served as a basis for the development of the standards in the proposed Amendments that reflect Canadian conditions for tractors with heavier payload capacities that would begin with the 2021 model year and increase in stringency with model years 2024 and 2027. These standards are specific to Canada and account for the allowance of heavier vehicles on Canadian roads relative to the United States. These standards would help ensure that the level of productivity of freight movement in Canada is maintained while making achievable improvements in the GHG emission performance of on-road heavy-duty vehicles.

Further, the Department works closely with the Department of Transport through its *ecoTECHNOLOGY for Vehicles Program*.³⁰ As part of the work carried out through this program, federal officials undertake tests and evaluations of current and emerging vehicle technologies, such as alternative drive axle designs, advanced tire technologies and innovative devices to reduce aerodynamic drag. Program tests and evaluations take vehicle operating conditions in the Canadian context into consideration. Accordingly, these tests and evaluations have informed the development of the proposed Amendments, and outcomes of ongoing evaluations will inform the development of the final Amendments.

Rationale

The proposed Amendments would introduce a second phase of GHG emission standards for on-road heavy-duty vehicles. They would thus help protect Canadians and the environment from the effects of long-term climate change by further reducing GHG emissions from the heavy-duty vehicle sector in Canada. In particular, the preceding

respectifs des deux pays. Par exemple, le Ministère, le Ministère des Transports et le Conseil national de recherches ont coopéré avec l'EPA des États-Unis au cours de l'élaboration des normes de phase 2 en menant des essais pour mesurer l'aérodynamique et les émissions à l'aide d'un dynamomètre à châssis.

De plus, compte tenu de l'objectif d'harmonisation des normes réglementaires, les représentants du Ministère et leurs homologues de l'EPA des États-Unis ont élaboré en 2016 des normes d'émissions de GES pour les tracteurs routiers ayant une charge utile plus élevée. À la suite de ce travail collaboratif, l'EPA a établi des normes d'émissions de GES facultatives aux États-Unis pour les tracteurs routiers de l'année de modèle 2021 et des années de modèle ultérieures dans son règlement définitif de la phase 2. Les normes d'émissions de GES facultatives des États-Unis ont servi à l'élaboration des normes pour les modifications proposées qui reflètent les conditions canadiennes pour les tracteurs routiers ayant des capacités de charge utile plus élevées, qui s'appliqueraient à compter de l'année de modèle 2021 et qui deviendraient plus rigoureuses aux années de modèle 2024 et 2027. Ces normes sont propres au Canada et tiennent compte du fait que des véhicules plus lourds sont permis sur les routes au Canada que sur les routes aux États-Unis. Ces normes aideraient à maintenir le niveau de productivité du transport de marchandises au Canada tout en obtenant des améliorations réalisables en ce qui a trait au rendement des véhicules lourds routiers en termes d'émissions de GES.

De plus, le Ministère travaille étroitement avec le Ministère des Transports, par l'entremise du programme *écoTECHNOLOGIE pour véhicules*.³⁰ Dans le cadre des travaux entrepris en vertu de ce programme, les représentants fédéraux réalisent des essais et des évaluations des technologies automobiles actuelles et émergentes, par exemple des essieux moteurs de conception nouvelle, des technologies de pointe pour les pneus et des dispositifs innovateurs qui réduisent la traînée aérodynamique. Les essais et les évaluations du programme tiennent compte des conditions d'utilisation des véhicules au Canada. Ainsi, ces essais et ces évaluations ont éclairé l'élaboration des modifications proposées, et les résultats des évaluations en cours guideront l'élaboration de la version définitive des modifications.

Justification

Les modifications proposées donneraient lieu à une deuxième phase de normes d'émissions pour les véhicules lourds routiers. Elles favoriseraient donc la protection des Canadiens et de l'environnement contre les effets à long terme des changements climatiques en réduisant davantage les émissions de GES rejetées par le secteur des

³⁰ "*ecoTECHNOLOGY for Vehicles Program*". Department of Transport: www.tc.gc.ca/eng/programs/environment-etv-menu-eng-118.htm.

³⁰ « *Programme écoTECHNOLOGIE pour véhicules* ». Ministère des Transports : www.tc.gc.ca/eng/programs/environment-etv-menu-fra-118.htm.

analysis estimates that the proposed Amendments would lead to CO₂e emission reductions of approximately 41 Mt from heavy-duty vehicles (including engines and trailers) produced in model years 2018 to 2029 and to CO₂e emission reductions of about 3 Mt from all heavy-duty vehicles in 2030. The proposed Amendments would therefore contribute to Canada's international commitments made under the Paris Agreement relating to GHG emission reductions.

Given that the proposed Amendments would introduce regulatory standards that are harmonized with those of the U.S. EPA, they would preserve the competitiveness of the Canadian manufacturing industry. Canadian companies would continue to benefit from harmonized compliance and testing requirements, which are expected to lower the regulatory costs that they carry when compared to an unharmonized approach. This alignment would also provide long-term regulatory certainty to industry stakeholders by maintaining common legislative requirements in both Canada and the United States, allowing companies to take advantage of economies of scale.

The proposed Amendments would build on the history of collaboration achieved through the Canada–United States Air Quality Agreement in relation to the development of aligned vehicle and engine emission regulations and their coordinated implementation, and they are consistent with the goal of the Canada–United States Regulatory Cooperation Council of aligning regulatory approaches between the two countries, where possible. Also, the proposed Amendments are an important step towards delivering on Canada's commitment in the United States–Canada Joint Statement on Climate, Energy, and Arctic Leadership, announced in March 2016, to implement a second phase of aligned GHG emission standards for on-road heavy-duty vehicles.

The consultations associated with the development of each regulatory proposal revealed a broad consensus that Canada's regulatory emission standards for vehicles and engines should be based on alignment between Canada and the United States. Most stakeholders have identified that the general integrated nature of markets in Canada and the United States, and the implementation of aggressive national programs for vehicles and engines by the U.S. EPA, are two key elements supporting the argument that a policy of alignment with EPA programs is a logical approach for Canada to achieve important emission reductions in a cost-effective manner.

While the additional vehicle technology costs to meet the Phase 2 standards for heavy-duty vehicles produced in model years 2018 to 2029 are projected to be \$4.1 billion, these costs would be more than offset by the benefits to

véhicules lourds au Canada. Notamment, selon l'analyse susmentionnée, il est estimé que les modifications proposées devraient permettre de réduire les émissions attribuables aux véhicules lourds (y compris les moteurs et les remorques) des années de modèle 2018 à 2029 d'environ 41 Mt d'éq. CO₂ et les émissions attribuables à l'ensemble des véhicules lourds de toutes les années de modèle d'environ 3 Mt d'éq. CO₂ en 2030. Les modifications proposées contribueraient ainsi au respect des engagements internationaux du Canada en vertu de l'Accord de Paris.

Étant donné que les modifications proposées établiraient des normes harmonisées avec celles de l'EPA des États-Unis, elles permettraient de maintenir la compétitivité de l'industrie manufacturière canadienne. Les entreprises canadiennes continueraient à tirer avantage d'exigences harmonisées en matière de conformité et d'essais, ce qui devrait diminuer les coûts liés à la réglementation engagés par les entreprises, comparativement à une approche non harmonisée. Cette harmonisation offrirait une certitude réglementaire à long terme aux intervenants de l'industrie en établissant des exigences législatives communes au Canada et aux États-Unis, ce qui permettrait aux entreprises de réaliser des économies d'échelle.

Les modifications proposées tireraient parti des fruits de la collaboration établie dans le cadre de l'Accord Canada–États-Unis sur la qualité de l'air quant à l'élaboration et la mise en œuvre coordonnée de règlements harmonisés visant les émissions des véhicules et des moteurs et seraient conformes à l'objectif du Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation qui consiste à harmoniser, dans la mesure du possible, les approches réglementaires des deux pays. De plus, les modifications proposées constitueraient une étape importante de l'engagement du Canada pris dans le cadre de la Déclaration conjointe du Canada et des États-Unis sur le climat, l'énergie et le rôle de leadership dans l'Arctique, annoncé en mars 2016, de mettre en œuvre une deuxième phase de normes d'émissions de GES s'harmonisant avec celles des États-Unis et visant les véhicules lourds routiers.

Les consultations associées à l'élaboration de chaque projet de réglementation ont révélé un vaste consensus à propos de l'harmonisation des normes d'émissions canadiennes pour les véhicules et leurs moteurs et celles des États-Unis. La plupart des intervenants ont reconnu que, compte tenu de l'intégration des économies canadienne et américaine et de la mise en œuvre de programmes nationaux vigoureux visant les véhicules et leurs moteurs par l'EPA des États-Unis, il est justifié et logique pour le Canada d'appliquer une stratégie d'harmonisation avec les programmes de l'EPA des États-Unis pour obtenir des réductions d'émissions importantes de façon économique.

Bien que les coûts supplémentaires des technologies adoptées afin de respecter les normes de phase 2 pour les véhicules lourds des années de modèle 2018 à 2029 soient estimés à 4,1 G\$, les coûts engagés par les propriétaires de

the owners of these vehicles from reduced fuel consumption of about \$10.3 billion. Overall, the implementation of the Phase 2 standards by means of the proposed Amendments is anticipated to generate substantial net benefits for Canadians through the adoption of new technologies that reduce fuel consumption and GHG emissions. The total costs associated with these standards for heavy-duty vehicles produced in model years 2018 to 2029 are projected to be \$4.8 billion. The total benefits attributable to these vehicles are estimated at \$13.6 billion, resulting in net benefits of about \$8.8 billion for Canadians.

Strategic environmental assessment

The proposed Amendments have been developed under Canada's Clean Air Regulatory Agenda (CARA). A strategic environmental assessment was completed for CARA and a public statement was issued in 2013.³¹ The assessment concluded that activities under CARA would support the Federal Sustainable Development Strategy's goal of reducing levels of GHG emissions to mitigate the impacts of climate change.

Implementation, enforcement and service standards

The compliance promotion approach for the proposed Amendments would be similar to that taken for the Regulations, which includes maintaining a departmental website containing guidance material, and responding to inquiries from stakeholders. As a result of the new requirements that would apply to trailer manufacturers and importers, the Department plans to update its reporting system to accommodate the increase in the amount of information anticipated to be received from these regulated parties. The Department would continue to review and respond to submissions of evidence of conformity in a timely manner, in accordance with the response times set out in the guidance material for the Regulations.³²

Members of the regulated community would be responsible for ensuring that they are in compliance with the proposed Amendments, and for producing and maintaining evidence of conformity. To assist regulated parties in understanding the new requirements, the existing guidance material would be updated and posted on the Department's website. The updated material would provide details on the more stringent GHG emission standards for

ces véhicules seraient amplement compensés par les avantages provenant des économies de carburant estimés à 10,3 G\$. Dans son ensemble, la mise en œuvre des normes de phase 2 par l'entremise des modifications proposées prévoit produire des avantages nets importants pour les Canadiens grâce à l'adoption de nouvelles technologies qui permettront de réduire la consommation de carburant et les émissions de GES. Les coûts totaux de ces normes pour les véhicules lourds des années de modèle 2018 à 2029 sont estimés à 4,8 G\$. Les avantages totaux attribuables à ces véhicules sont estimés à 13,6 G\$, et produisent des avantages nets estimés à 8,8 G\$.

Évaluation environnementale stratégique

Les modifications proposées ont été élaborées dans le cadre du Programme de réglementation de la qualité de l'air (PRQA). On a procédé à une évaluation environnementale stratégique aux fins du PRQA et publié une déclaration en 2013³¹. L'évaluation a conclu que les activités prévues dans le cadre du PRQA appuieraient l'objectif de la Stratégie fédérale de développement durable qui consiste à réduire les niveaux d'émission de GES en vue d'atténuer les répercussions des changements climatiques.

Mise en œuvre, application et normes de service

L'approche de promotion de la conformité pour les modifications proposées serait semblable à celle qui a été prise pour le Règlement, ce qui comprend la tenue d'un site Web ministériel contenant le matériel d'orientation ainsi que la formulation de réponses aux demandes de renseignements présentées par des intervenants. En raison des nouvelles exigences qui s'appliqueraient aux fabricants et aux importateurs de remorques, le Ministère entend mettre à jour son système de soumission des rapports en prévision de l'augmentation de la quantité d'information qu'il prévoit recevoir de la part des parties administrées. Le Ministère continuerait d'examiner les justifications de la conformité et d'y répondre de manière opportune, conformément aux délais de réponse établis dans le matériel d'orientation sur le Règlement³².

Les membres de la communauté administrée seraient responsables de s'assurer de leur conformité aux modifications proposées et de produire la justification de la conformité et la maintenir. Pour aider les parties administrées à comprendre les nouvelles exigences, le matériel d'orientation existant serait mis à jour et publié sur le site Web du Ministère. Le matériel mis à jour fournirait des détails sur les normes plus rigoureuses en matière d'émissions de

³¹ The public statement regarding the strategic environmental assessment for CARA is available at the following address: www.ec.gc.ca/ee-ea/default.asp?lang=en&n=4F7D3B45-1.

³² *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations* (SOR/2013-24). Department of the Environment: www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/eng/regulations/detailReg.cfm?intReg=214.

³¹ La déclaration publique concernant l'évaluation environnementale stratégique aux fins du PRQA est accessible à l'adresse suivante : <http://www.ec.gc.ca/ee-ea/default.asp?lang=Fr&n=4F7D3B45-1>.

³² *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs* (DORS/2013-24). Ministère de l'Environnement : <https://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/fra/reglements/DetailReg.cfm?intReg=214>.

vehicles and engines and the new GHG emission standards for trailers. This guidance material would also include more information to address frequently asked questions concerning evidence of conformity and the procedures to be followed when submitting required documents to the Department.

The proposed Amendments would come into force six months after the day on which they are registered. Implementation and enforcement actions would be undertaken by the Department in accordance with the Compliance and Enforcement Policy for CEPA (the Policy).³³ As the proposed Amendments would be made under CEPA, enforcement officers would apply the Policy when verifying compliance with the regulatory requirements. The Policy sets out the range of possible enforcement responses to alleged violations. Following an inspection or investigation, when an enforcement officer discovers an alleged violation, the officer would choose the appropriate enforcement action based on the Policy.

Performance measurement and evaluation

Regulated parties would be required to submit end of model year reports to the Department concerning the performance of the heavy-duty vehicles, engines and trailers that they manufacture or import for each model year. Starting with the 2018 model year, these reports would be used to assess compliance with the proposed Amendments. These reports would indicate the emission standard and performance that apply to each vehicle, engine or trailer. The reports would also include the information required to calculate the number of applicable CO₂ emission credits or deficits, including early action credits, and the balance of credits or deficits, as well as information on any transfers of credits between companies.

The information within the end of model year reports would be used to monitor compliance with regulatory requirements, measure and evaluate the performance of the proposed Amendments, and provide data to support enforcement activities, if required. The Department would also review evidence of conformity and other records that regulated parties must maintain. In addition, the Department would conduct tests of emissions from samples of heavy-duty vehicles, engines and trailers each year to verify compliance with the emission standards. The emission testing program would be largely based on current programs that are carried out to verify compliance with the Regulations and other regulations related to emissions from transportation sources.

GES pour les véhicules et les moteurs, ainsi que sur les nouvelles normes d'émissions de GES pour les remorques. Ce matériel d'orientation contiendrait aussi davantage d'information en vue de répondre aux questions fréquentes concernant la justification de la conformité et les procédures à suivre au moment de présenter les documents requis au Ministère.

Les modifications proposées entreraient en vigueur six mois après le jour de leur enregistrement. Les mesures de mise en œuvre et d'application seraient entreprises par le Ministère conformément à la Politique d'observation et d'application de la LCPE (la Politique)³³. Comme les modifications proposées seraient apportées en vertu de la LCPE, les agents d'application de la loi appliqueraient la Politique au moment de vérifier la conformité aux exigences réglementaires. La Politique établit l'éventail des mesures possibles en réponse aux infractions présumées. À la suite d'une inspection ou d'une enquête, si un agent d'application de la loi venait à découvrir une infraction présumée, il choisirait les mesures à prendre d'après la Politique.

Mesure et évaluation du rendement

Les parties administrées seraient tenues de présenter des rapports de fin d'année de modèle concernant le rendement des véhicules lourds, des moteurs et des remorques qu'elles fabriquent ou importent, et ce, pour chaque année de modèle. En commençant par l'année de modèle 2018, ces rapports seraient utilisés pour évaluer la conformité aux modifications proposées. Ces rapports indiqueraient la norme d'émissions et le rendement qui s'appliquent à chaque véhicule, moteur ou remorque. Ils contiendraient aussi l'information nécessaire au calcul des points ou du déficit relatifs aux émissions de CO₂, y compris les points d'action précoce, ainsi que le bilan des points ou du déficit et l'information relative à tout transfert de points entre entreprises.

L'information contenue dans les rapports de fin d'année de modèle serait utilisée pour effectuer le suivi de la conformité aux exigences réglementaires, pour mesurer et évaluer le rendement des modifications proposées, et pour appuyer les activités d'application de la loi, au besoin. Le Ministère examinerait aussi les documents de justification de la conformité et d'autres dossiers que les parties administrées seraient tenues de conserver. En outre, le Ministère effectuerait chaque année des essais de vérification des émissions d'après des échantillons de véhicules lourds, de moteurs et de remorques, afin d'évaluer la conformité aux normes d'émissions. Le programme de vérification des émissions serait largement fondé sur les programmes actuels qui visent à vérifier la conformité au Règlement ou à d'autres règlements concernant les émissions du secteur des transports.

³³ "Compliance and Enforcement Policy for CEPA (1999) – March 2001". Department of the Environment: www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=En&n=5082BFBE-1.

³³ « Politique d'observation et d'application de la LCPE – mars 2001 ». Ministère de l'Environnement : <http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=Fr&n=5082BFBE-1>.

Contacts

Stéphane Couroux
 Director
 Transportation Division
 Energy and Transportation Directorate
 Environmental Protection Branch
 Department of the Environment
 351 Saint-Joseph Boulevard, 13th Floor
 Gatineau, Quebec
 K1A 0H3
 Telephone: 819-420-8020
 Email: stephane.couroux@canada.ca

Joe Devlin
 Policy Manager
 Regulatory Analysis and Valuation Division
 Economic Analysis Directorate
 Strategic Policy Branch
 Department of the Environment
 200 Sacré-Cœur Boulevard, 10th Floor
 Gatineau, Quebec
 K1A 0H3
 Email: ec.darv-ravd.ec@canada.ca

Personnes-ressources

Stéphane Couroux
 Directeur
 Division des transports
 Direction de l'énergie et des transports
 Direction générale de la protection de l'environnement
 Ministère de l'Environnement
 351, boulevard Saint-Joseph, 13^e étage
 Gatineau (Québec)
 K1A 0H3
 Téléphone : 819-420-8020
 Courriel : stephane.couroux@canada.ca

Joe Devlin
 Gestionnaire des politiques
 Division de l'analyse réglementaire et valorisation
 Direction de l'analyse économique
 Direction générale de la politique stratégique
 Ministère de l'Environnement
 200, boulevard Sacré-Cœur, 10^e étage
 Gatineau (Québec)
 K1A 0H3
 Courriel : ec.darv-ravd.ec@canada.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

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

Any person may, within 75 days after the date of publication of this notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to the proposed Regulations or, within 60 days after the date of publication of this notice, file with that Minister 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 Stéphane Couroux, Director, Transportation Division, Environmental Protection Branch, Department of the Environment, Gatineau, Quebec K1A 0H3 (fax: 819-938-4197; email: stephane.couroux@canada.ca).

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^c et 162 de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs et d'autres règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter à la ministre de l'Environnement, dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis, leurs observations au sujet du projet de règlement ou, dans les soixante jours suivant cette date, 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 Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Stéphane Couroux, directeur, Division des transports, Direction générale de la protection de l'environnement, ministère de l'Environnement, Gatineau (Québec) K1A 0H3 (télé. : 819-938-4197; courriel : stephane.couroux@canada.ca).

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

^b S.C. 1999, c. 33

^c S.C. 2011, c. 1, s. 5

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

^b L.C. 1999, ch. 33

^c L.C. 2011, ch. 1, art. 5

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

Ottawa, February 23, 2017

Jurica Čapkun
Assistant Clerk of the Privy Council

Regulations Amending the Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations and Other Regulations Made Under the Canadian Environmental Protection Act, 1999

Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations

1 (1) The definition *heavy-duty completed vehicle* in subsection 1(1) of the *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations*¹ is repealed.

(2) The definition *classe de service d'un véhicule* in subsection 1(1) of the French version of the Regulations is repealed.

(3) The definitions *A to B testing*, *CO₂ family certification level*, *engine configuration*, *engine family*, *family emission limit*, *heavy-duty incomplete vehicle*, *heavy heavy-duty vehicle*, *medium heavy-duty vehicle* and *vehicle configuration* in subsection 1(1) of the Regulations are replaced by the following:

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

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

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

Ottawa, le 23 février 2017

Le greffier adjoint du Conseil privé
Jurica Čapkun

Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs et d'autres règlements pris en vertu de la 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

1 (1) La définition de *véhicule lourd complet*, au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs*¹, est abrogée.

(2) La définition de *classe de service d'un véhicule*, au paragraphe 1(1) de la version française du même règlement, est abrogée.

(3) Les définitions de *configuration de moteur*, *configuration de véhicule*, *essais A à B*, *famille de moteurs*, *gros véhicule lourd*, *limite d'émissions de la famille*, *niveau de certification de la famille applicable au CO₂*, *véhicule lourd incomplet* et *véhicule mi-lourd*, au paragraphe 1(1) du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

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

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

¹ SOR/2013-24

¹ DORS/2013-24

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

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

- (a) if they are covered by an EPA certificate, the grouping for which the EPA certificate was issued; or
- (b) if they are not covered by an EPA certificate, the grouping determined in accordance with section 230 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart C, of the CFR. (*famille de moteurs*)

family emission limit means

- (a) in the case of CO₂ emissions,
 - (i) in respect of a company's vocational vehicles and incomplete vocational vehicles, the maximum CO₂ emission level determined by the company for a fleet or subfleet, which is greater than or equal to the maximum CO₂ emission rate calculated in accordance with subsection 26(2) for the vehicles that are included in the fleet or subfleet,
 - (ii) in respect of a company's tractors and incomplete tractors, the maximum CO₂ emission level determined by the company for a fleet or subfleet, which is greater than or equal to the maximum CO₂ emission rate calculated in accordance with subsection 27(2) for the tractors and incomplete tractors that are included in the fleet or subfleet, and
 - (iii) in respect of a company's trailers, the maximum CO₂ emission level determined by the company for a subfleet, which is greater than or equal to the maximum CO₂ emission rate calculated in accordance with subsection 33.1(3) for the trailers that are included in the subfleet; and
- (b) in the case of N₂O or CH₄ emissions,
 - (i) in respect of a company's Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles — other than those that are vocational vehicles — the maximum N₂O or CH₄ emission level determined by the company for a fleet or subfleet, which is greater than or equal to the maximum N₂O or CH₄ emission value calculated in accordance with section 24 for the vehicles or vehicle configurations that are included in the fleet or subfleet, and
 - (ii) in respect of a company's heavy-duty engines, the maximum N₂O or CH₄ emission level determined by the company for a fleet, which is greater than or equal to the maximum N₂O or CH₄ deteriorated emission level value calculated using the applicable

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

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

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

gros véhicule lourd

- a) Pour les années de modèle 2014 à 2020, un véhicule lourd de classe 8;
- b) pour l'année de modèle 2021 et les années de modèle ultérieures :
 - (i) soit un véhicule spécialisé de classe 6, 7 ou 8 doté d'un gros moteur de véhicule lourd,
 - (ii) soit un tracteur routier de classe 8. (*heavy heavy-duty vehicle*)

limite d'émissions de la famille

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

emission value determined in accordance with subsection 29(2) for the engine configurations that are included in the fleet. (*limite d'émissions de la famille*)

heavy-duty incomplete vehicle means a vehicle that consists of, at a minimum, a chassis structure, a power-train and wheels in the state in which all of those components are to be part of a heavy-duty vehicle, but that requires further manufacturing operations to become a heavy-duty vehicle. (*véhicule lourd incomplet*)

heavy heavy-duty vehicle means

(a) for the 2014 to 2020 model years, a Class 8 heavy-duty vehicle; and

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

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

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

medium heavy-duty vehicle means

(a) for the 2014 to 2020 model years, a Class 6 or Class 7 heavy-duty vehicle; and

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

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

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

vehicle configuration means, in respect of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles, a *configuration* as defined in section 1819(d)(12)(i) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR. (*configuration de véhicule*)

(4) The definition *dispositif antipollution auxiliaire* in subsection 1(1) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

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

maximal d'émissions de N₂O et de CH₄ établi par une entreprise pour un parc ou un sous-parc qui est égal ou supérieur à la valeur maximale des émissions de N₂O et de CH₄ pour les véhicules ou les configurations des véhicules contenus dans le parc ou le sous-parc, calculée conformément à l'article 24,

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

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

véhicule lourd incomplet Véhicule qui comporte au moins un châssis, le groupe motopropulseur et les roues dans l'état dans lequel ces composants doivent être pour faire partie d'un véhicule lourd, mais qui nécessite des opérations de fabrication supplémentaires pour devenir un véhicule lourd. (*heavy-duty incomplete vehicle*)

véhicule mi-lourd

a) Pour les années de modèle 2014 à 2020, un véhicule lourd des classes 6 ou 7;

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

(i) soit un véhicule spécialisé de classe 6, 7 ou 8 doté d'un moteur à allumage commandé ou d'un moteur à allumage par compression qui n'est pas un gros moteur de véhicule lourd,

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

(4) La définition de *dispositif antipollution auxiliaire*, au paragraphe 1(1) de la version française du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

dispositif antipollution auxiliaire Tout élément de conception qui perçoit la température, la vitesse du véhicule, le régime du moteur, le rapport de transmission, la dépression dans la tubulure ou tout autre paramètre dans

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

(5) Paragraphs (a) to (e) of the definition *averaging set* in subsection 1(1) of the Regulations are replaced by the following:

- (a)** Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles other than those that are vocational vehicles;
- (b)** vocational vehicles that are light heavy-duty vehicles and incomplete vocational vehicles that are to become light heavy-duty vehicles;
- (c)** medium heavy-duty vehicles and heavy-duty incomplete vehicles that are to become medium heavy-duty vehicles;
- (d)** heavy heavy-duty vehicles and heavy-duty incomplete vehicles that are to become heavy heavy-duty vehicles;
- (e)** light heavy-duty engines and medium heavy-duty engines that are spark-ignition engines;

(6) Paragraph (h) of the definition *averaging set* in subsection 1(1) of the Regulations is replaced by the following:

- (h)** heavy heavy-duty engines. (*groupe de calcul de points*)

(7) The portion of the definition *deterioration factor* in subsection 1(1) of the Regulations before paragraph (b) is replaced by the following:

deterioration factor means the correction factor used to account for the variation, if any, between the maximum emission level during 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 to a maximum of 125 hours of operation in relation to an engine that has stabilized emissions, determined in accordance with

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

le but d'activer, de moduler, de retarder ou de désactiver le fonctionnement de toute partie du système antipollution. (*auxiliary emission control device*)

(5) Les alinéas a) à e) de la définition de *groupe de calcul de points*, au paragraphe 1(1) du même règlement, sont remplacés par ce qui suit :

- a)** les véhicules lourds et les véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés;
- b)** les véhicules spécialisés qui sont des petits véhicules lourds et les véhicules spécialisés incomplets destinés à devenir des petits véhicules lourds;
- c)** les véhicules mi-lourds et les véhicules lourds incomplets destinés à devenir des véhicules mi-lourds;
- d)** les gros véhicules lourds et les véhicules lourds incomplets destinés à devenir des gros véhicules lourds;
- e)** les petits moteurs de véhicules lourds et les moteurs moyens de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage commandé;

(6) L'alinéa h) de la définition de *groupe de calcul de points*, au paragraphe 1(1) du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

- h)** les gros moteurs de véhicules lourds. (*averaging set*)

(7) Le passage de la définition de *facteur de détérioration* précédant l'alinéa b), au paragraphe 1(1) du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

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

- a)** pour les véhicules lourds et les véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés, les articles 1819(d)(5) et 1823(m) de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;

(8) The portion of the definition *element of design* in subsection 1(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

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

(9) Paragraph (c) of the definition *vocational tractor* in subsection 1(1) of the Regulations is replaced by the following:

(c) a tractor of the 2020 model year or an earlier model year that has a GCWR of 54 431 kg (120,000 pounds) or more. (*tracteur routier spécialisé*)

(10) Paragraph (e) of the definition *vocational vehicle* in subsection 1(1) of the Regulations is replaced by the following:

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

(11) Subsection 1(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

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

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

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

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

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

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

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

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

(8) Le passage de la définition de *élément de conception* précédant l'alinéa a), au paragraphe 1(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

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

(9) L'alinéa c) de la définition de *tracteur routier spécialisé*, au paragraphe 1(1) du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

c) le tracteur routier de l'année de modèle 2020 ou d'une année de modèle antérieure et dont le PNBC est égal ou supérieur à 54 431 kg (120 000 lb). (*vocational tractor*)

(10) L'alinéa e) de la définition de *véhicule spécialisé*, au paragraphe 1(1) du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

e) les véhicules lourds des classes 2B et 3 qui ne sont pas visés à l'article 1819 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR. (*vocational vehicle*)

(11) Le paragraphe 1(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

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

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

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

a) un appareil de cuisson;

b) un réfrigérateur;

c) une toilette autonome;

d) un système de chauffage ou de climatisation;

e) un système d'approvisionnement en eau potable, y compris un robinet et un évier;

f) un système d'alimentation électrique de 110 à 125 volts ou un système d'alimentation en gaz propane. (*motor home*)

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

camion à ordures Véhicule spécialisé conçu principalement pour collecter, compacter et transporter les déchets

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

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

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

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

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

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

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

non-aero box van trailer means

- (a) a box van trailer that is at least 10.67 metres (35 feet) in length and that has a rear hinged loading ramp, a rear lift gate or, for the 2023 model year or an earlier model year, a roll-up rear door and at least one of the following features:
 - (i) a belly box that occupies at least half of the length of both sides of the trailer between the centreline of

solides ou les matières recyclables. (*waste collection vehicle*)

BHP Unité de puissance au frein de 745,7 watts, exprimée en cheval vapeur. (*brake horsepower* ou *BHP*)

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

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

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

- a) si elles sont visées par un certificat de l'EPA, le groupe pour lequel ce certificat a été délivré;
- b) si elles ne sont pas visées par un certificat de l'EPA, le groupe visé à l'un des alinéas 33.2(3)a) à d) dans lequel sont regroupées les remorques ayant la même limite d'émissions de la famille. (*trailer family*)

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

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

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

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

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

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

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

the landing gear when it is extended and the leading edge of the front wheels,

(ii) a drop-deck,

(iii) a side-mounted, pull-out platform,

(iv) steps for side-door access,

(v) a side lift gate; or

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

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

non-specified vocational vehicle means a vocational vehicle that either

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

(i) is designed to operate at low speeds that are unsuitable for normal highway operation,

(ii) has affixed components that are designed to perform work in an off-road environment; or

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

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

(ii) the capacity to attain a speed of not more than 53 km/h (33 miles per hour) over 3.2 km (2 miles),

(iii) the capacity to attain a speed of not more than 72 km/h (45 miles per hour) over 3.2 km (2 miles), an unloaded vehicle weight that is not less than 95% of its GVWR and no capacity to carry occupants other than the driver and operating crew,

(iv) a maximum speed that is limited to 87 km/h (54 miles per hour) by parameters that are not *adjustable parameters* as defined in subsection 15(1). (*véhicule spécialisé non spécifique*)

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

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

(i) a belly box that occupies at least half of the length of both sides of the trailer between the centreline of

(ii) un plancher semi-surbaissé,

(iii) une plateforme escamotable latérale,

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

(v) un hayon élévateur latéral;

(b) s'agissant d'une remorque fourgon frigorifique longue ou d'une remorque fourgon non frigorifique longue, est munie d'une rampe de chargement arrière à charnières, d'un hayon élévateur arrière ou, pour l'année de modèle 2023 ou une année de modèle antérieure, d'une porte à rideau arrière. (*partial-aero*)

remorque Équipement sur roues conçu pour transporter un chargement et être tiré par un tracteur routier en y étant couplé au moyen d'une sellette d'attelage, à l'exclusion de l'équipement comportant l'une des caractéristiques suivantes :

(a) il est d'une longueur inférieure à 10,67 m (35 pieds) et est muni de trois essieux;

(b) il est muni d'au moins quatre essieux;

(c) la distance entre les lignes médianes des essieux adjacents est d'au moins 305 cm (120 pouces) et ne peut être inférieure lorsque la distance entre les essieux est ajustable;

(d) il est conçu pour être utilisé comme résidence permanente ou temporaire, bureau ou autre espace de travail. (*trailer*)

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

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

remorque fourgon non aérodynamique Selon le cas :

(a) une remorque fourgon d'une longueur d'au moins 10,67 m (35 pieds) munie d'une rampe de chargement arrière à charnières, d'un hayon élévateur arrière ou, pour l'année de modèle 2023 ou une année de modèle antérieure, d'une porte à rideau arrière et comportant au moins l'un des éléments suivants :

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

(ii) un plancher semi-surbaissé,

the landing gear when it is extended and the leading edge of the front wheels,

(ii) a drop-deck,

(iii) a side-mounted, pull-out platform,

(iv) steps for side-door access,

(v) a side lift gate; or

(b) in the case of a long dry box van trailer or a long refrigerated box van trailer, has a rear hinged loading ramp, a rear lift gate or, for the 2023 model year or an earlier model year, a roll-up rear door. (*partiellement aérodynamique*)

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

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

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

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

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

(a) if they are covered by an EPA certificate, the grouping for which the EPA certificate was issued; and

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

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

(a) is less than 10.67 metres (35 feet) in length and has three axles;

(b) has four or more axles;

(c) has adjacent axles whose centrelines are at least 305 cm (120 inches) apart and, if the distance between the axles is adjustable, cannot be set closer together; or

(iii) une plateforme escamotable latérale,

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

(v) un hayon élévateur latéral;

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

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

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

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

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

b) un plancher semi-surbaissé;

c) une plateforme escamotable latérale;

d) un marchepied donnant accès à une porte latérale;

e) un hayon élévateur latéral;

f) une rampe de chargement arrière à charnières;

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

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

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

(d) is intended to be used as a temporary or permanent residence or as an office or other work space. (*remorque*)

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

(a) if they are covered by an EPA certificate, the grouping for which the EPA certificate was issued; or

(b) if they are not covered by an EPA certificate, the trailers within a grouping referred to in any of paragraphs 33.2(3)(a) to (d) that have the same family emission limit. (*famille de remorques*)

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

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

(a) if they are covered by an EPA certificate, the grouping for which the EPA certificate was issued; or

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

waste collection vehicle means a vocational vehicle that is designed primarily to collect, compact and transport solid waste or recyclable materials. (*camion à ordures*)

(12) Subsection 1(1) of the French version of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

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

a) les petits véhicules lourds;

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

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

véhicule spécialisé non spécifique Véhicule spécialisé qui :

a) soit comporte au moins une des caractéristiques suivantes :

(i) il est conçu pour fonctionner à des vitesses basses qui ne sont pas appropriées pour une utilisation normale sur route,

(ii) il est doté de composants qui y sont fixés et sont conçus pour fonctionner dans un environnement hors route;

b) soit comporte au moins une des caractéristiques suivantes :

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

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

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

(iv) sa vitesse maximale est limitée à au plus 87 km/h (54 milles à l'heure) par des paramètres qui ne sont pas des *paramètres réglables* au sens du paragraphe 15(1). (*non-specified vocational vehicle*)

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

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

(12) Le paragraphe 1(1) de la version française du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

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

a) les petits véhicules lourds;

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

(13) Paragraph 1(4)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) part 1037 of Title 40, chapter I, subchapter U, of the CFR, for the applicable standards and test procedures in the case of trailers and heavy-duty vehicles other than those referred to in paragraph (b.1);

(b.1) section 1819 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, for the applicable standards and test procedures in the case of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles other than those that are vocational vehicles; or

(14) Subsection 1(5) of the Regulations is replaced by the following:

Useful life

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

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

(i) for the 2014 to 2020 model years, 11 years or 193 121 km (120,000 miles), whichever occurs first, and

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

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

(i) for the 2014 to 2020 model years, 10 years or 177 027 km (110,000 miles), whichever occurs first, and

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

(c) Class 6 and Class 7 vocational vehicles and incomplete vocational vehicles and Class 7 tractors and incomplete tractors, 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;

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

(13) L'alinéa 1(4)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) de la partie 1037 de la section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, en ce qui a trait aux normes et aux méthodes d'essai applicables dans le cas de remorques et de véhicules lourds sauf ceux visés à l'alinéa b.1);

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

(14) Le paragraphe 1(5) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

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

(i) onze ans ou 193 121 km (120 000 milles), selon la première de ces éventualités, pour les années de modèle 2014 à 2020,

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

b) s'agissant des véhicules spécialisés et des véhicules spécialisés incomplets des classes 2B, 3, 4 et 5 :

(i) dix ans ou 177 027 km (110 000 milles), selon la première de ces éventualités, pour les années de modèle 2014 à 2020,

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

c) s'agissant des véhicules spécialisés et des véhicules spécialisés incomplets des classes 6 et 7, des tracteurs routiers et des tracteurs routiers incomplets de classe 7, dix ans ou 297 728 km (185 000 milles), selon la première de ces éventualités;

d) s'agissant des véhicules spécialisés, des véhicules spécialisés incomplets, des tracteurs routiers et des

(e) heavy-duty engines, namely,

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

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

(f) trailers, namely 10 years.

(15) Section 1 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (8):

Length — trailer

(8.1) The length of a trailer corresponds to the outer dimensions of its load-carrying structure, excluding any aerodynamic devices and any heating, ventilating or air conditioning systems.

Number of axles

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

(16) Subsections 1(10) and (11) of the Regulations are replaced by the following:

Spark-ignition engines

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

Compression-ignition engines

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

tracteurs routiers incomplets de classe 8, dix ans ou 700 064 km (435 000 milles), selon la première de ces éventualités;

e) s'agissant des moteurs de véhicules lourds :

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

(ii) dans le cas de tout autre moteur, la même durée de vie utile que celle prévue à l'article 2 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR applicable au type de moteur en cause pour les émissions d'oxydes d'azote (NO_x), d'hydrocarbures (HC), de particules atmosphériques (PM) et de monoxyde de carbone (CO);

f) dans le cas des remorques, dix ans.

(15) L'article 1 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (8), de ce qui suit :

Longueur — remorque

(8.1) La longueur d'une remorque correspond aux dimensions externes de sa structure porteuse de chargement, à l'exclusion de tout dispositif aérodynamique et de tout système de chauffage, de ventilation ou de climatisation.

Nombre d'essieux

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

(16) Les paragraphes 1(10) et (11) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Moteurs à allumage commandé

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

Moteurs à allumage par compression

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

Various engines

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

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

Multi-fuel, dual fuel and flexible fuel engines

(13) For the purposes of these Regulations, a multi-fuel, dual fuel or flexible fuel engine that operates on gasoline is considered to be a gasoline-fueled engine.

2 Sections 1.1 and 2 of the Regulations are replaced by the following:**Concurrent sale**

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

- (a)** in the case of a vehicle, engine or trailer that is imported into Canada, the day on which it is imported; and
- (b)** in the case of a vehicle, engine or trailer that is manufactured in Canada,
 - (i)** the day on which the national emissions mark is applied to the vehicle, engine or trailer, if known, or
 - (ii)** if the day referred to in subparagraph (i) is not known, the day on which the main assembly of the vehicle or the manufacture of the engine or trailer, as the case may be, was completed.

Purpose**Purpose**

2 The purpose of these Regulations is to reduce greenhouse gas emissions that are attributable to heavy-duty

méthodes de calcul prévues pour les moteurs à allumage commandé.

Moteurs divers

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

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

Moteurs à polycarburant, à double carburant ou à carburant mixte

(13) Pour l'application du présent règlement, les moteurs à polycarburant, à double carburant ou à carburant mixte qui fonctionnent à l'essence sont considérés comme des moteurs à essence.

2 Les articles 1.1 et 2 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**Vente au Canada et aux États-Unis**

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

- a)** s'agissant d'un véhicule, d'un moteur ou d'une remorque importé au Canada, la date de son importation;
- b)** s'agissant d'un véhicule, d'un moteur ou d'une remorque fabriqué au Canada :
 - (i)** dans le cas où la date de l'apposition de la marque nationale sur le véhicule, le moteur ou la remorque est connue, cette date,
 - (ii)** dans les autres cas, la date de la fin de l'assemblage principal s'il s'agit d'un véhicule, ou celle de la fin de la fabrication s'il s'agit d'un moteur ou d'une remorque.

Objet**Objet**

2 Le présent règlement a pour objet la réduction des émissions de gaz à effet de serre attribuables aux véhicules

vehicles, heavy-duty engines and trailers by establishing standards and test procedures that are aligned with the federal requirements of the United States.

3 Paragraphs 3(a) to (c) of the Regulations are replaced by the following:

(a) prescribed classes of vehicles, engines and equipment for the purposes of section 149 of the Act;

(b) requirements respecting the conformity of heavy-duty vehicles, heavy-duty engines and trailers to greenhouse gas emission standards for the purposes of section 153 of the Act;

(c) requirements respecting the conformity of fleets of heavy-duty vehicles, heavy-duty engines and trailers to greenhouse gas emission standards and other requirements for carrying out the purposes of Division 5 of Part 7 of the Act; and

4 Section 4 of the Regulations is replaced by the following:

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

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

Period of production

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

5 The heading before section 5 of the Regulations is replaced by the following:

Prescribed Classes of Vehicles, Engines and Equipment

6 (1) Subsection 5(3) of the Regulations is replaced by the following:

Trailers

(2.1) Trailers are prescribed for the purposes of the definition **equipment** in section 149 of the Act.

lourds, aux moteurs de véhicules lourds et aux remorques par l'établissement de normes et de procédures d'essai compatibles avec les exigences fédérales des États-Unis.

3 Les alinéas 3a) à c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) désigne des catégories de véhicules, de moteurs et d'équipements 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, des moteurs de véhicules lourds et des remorques aux normes d'émissions de gaz à effet de serre;

c) énonce, pour l'application de la section 5 de la partie 7 de la Loi, des exigences concernant la conformité des parcs de véhicules lourds, de moteurs de véhicules lourds et de remorques aux normes d'émissions de gaz à effet de serre et d'autres exigences;

4 L'article 4 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

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

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

Période de production

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

5 L'intertitre précédant l'article 5 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Catégories de véhicules, de moteurs et d'équipements

6 (1) Le paragraphe 5(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Remorques

(2.1) La catégorie de remorques est désignée pour l'application de la définition d'**équipement** à l'article 149 de la Loi.

Exclusion

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

(2) Section 5 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (5):

Transportation within Canada – trailers

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

7 Subsection 6(1) of the Regulations is replaced by the following:

Application

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

Contents of application

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

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

8 Section 7 of the Regulations is replaced by the following:

National emissions mark

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

Exclusions

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

(2) L'article 5 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (5), de ce qui suit :

Transport au Canada – remorques

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

7 Le paragraphe 6(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Demande d'autorisation

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

Contenu de la demande

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

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

8 L'article 7 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Marque nationale

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

Dimensions

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

Location

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

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

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

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

Requirements

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

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

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

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

Authorization number

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

Exception

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

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

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

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

Dimensions

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

Emplacement

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

a) soit sur l'étiquette américaine d'information visée à l'alinéa 53d) ou juste à côté;

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

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

Exigences

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

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

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

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

Numéro d'autorisation

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

Exception

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

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

b) la marque nationale est apposée sur le véhicule ou la remorque par l'entreprise qui appose la marque nationale de sécurité;

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

9 (1) Paragraph 8(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) subject to subsection (2), the statement “THIS ENGINE CONFORMS TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED BY THE 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 EN VIGUEUR POUR L’ANNÉE DE MODÈLE [ANNÉE DE MODÈLE]”;

(2) Paragraph 8(1)(i) of the Regulations is replaced by the following:

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

(3) Subsection 8(1) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (l), by adding “and” at the end of paragraph (m) and by adding the following after paragraph (m):

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

(4) Paragraph 8(4)(b) of the Regulations is replaced by the following:

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

10 (1) Paragraph 9(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) subject to subsection (2), the statement “THIS VEHICLE CONFORMS TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED BY THE 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 EN VIGUEUR POUR L’ANNÉE DE MODÈLE [ANNÉE DE MODÈLE]”;

(2) Paragraphs 9(1)(e) to (h) of the Regulations are replaced by the following:

(e) the type of vehicle, in both official languages, referred to in paragraph 18(3)(a) and, if it is an emergency vehicle, a statement to that effect;

9 (1) L’alinéa 8(1)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) sous réserve du paragraphe (2), la mention « THIS ENGINE CONFORMS TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED BY THE 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 EN VIGUEUR POUR L’ANNÉE DE MODÈLE [ANNÉE DE MODÈLE] »;

(2) L’alinéa 8(1)i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

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

(3) Le paragraphe 8(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa m) de ce qui suit :

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

(4) L’alinéa 8(4)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

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

10 (1) L’alinéa 9(1)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) sous réserve du paragraphe (2), la mention « THIS VEHICLE CONFORMS TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED BY THE 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 EN VIGUEUR POUR L’ANNÉE DE MODÈLE [ANNÉE DE MODÈLE] »;

(2) Les alinéas 9(1)e) à h) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

e) le type de véhicule, dans les deux langues officielles, parmi ceux visés à l’alinéa 18(3)a) et, s’il s’agit d’un véhicule d’urgence, une mention à cet effet;

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

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

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

(3) Paragraph 9(1)(j) of the Regulations is replaced by the following:

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

(4) Subsection 9(2) of the Regulations is replaced by the following:

National emissions mark

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

11 The Regulations are amended by adding the following after section 9:

Trailers not certified by EPA

9.1 (1) Trailers that are imported or manufactured in Canada — other than EPA-certified trailers that bear the U.S. information label referred to in subparagraph 53(d)(i) — must bear a compliance label that sets out the following information:

(a) subject to subsection (2), the statement “THIS TRAILER CONFORMS TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED BY THE HEAVY-DUTY VEHICLE AND ENGINE GREENHOUSE GAS EMISSION REGULATIONS IN EFFECT FOR MODEL YEAR [MODEL YEAR] / CETTE REMORQUE 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 EN VIGUEUR POUR L'ANNÉE DE MODÈLE [ANNÉE DE MODÈLE]”;

(b) the name of the trailer's manufacturer;

(c) the trailer's model year if a national emissions mark is applied to it;

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

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

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

(3) L'alinéa 9(1)j) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

j) dans le cas d'un véhicule spécialisé ou d'un tracteur routier exempté aux termes du paragraphe 17(1), une mention à cet effet, dans les deux langues officielles, et leur année de modèle;

(4) Le paragraphe 9(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Marque nationale

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

11 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 9, de ce qui suit :

Remorques non visées par un certificat de l'EPA

9.1 (1) Les remorques importées ou fabriquées au Canada, autres que celles visées par un certificat de l'EPA qui portent l'étiquette américaine d'information visée au sous-alinéa 53d)(i), portent une étiquette de conformité sur laquelle figurent les renseignements suivants :

a) sous réserve du paragraphe (2), la mention « THIS TRAILER CONFORMS TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED BY THE HEAVY-DUTY VEHICLE AND ENGINE GREENHOUSE GAS EMISSION REGULATIONS IN EFFECT FOR MODEL YEAR [MODEL YEAR] / CETTE REMORQUE 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 EN VIGUEUR POUR L'ANNÉE DE MODÈLE [ANNÉE DE MODÈLE] »;

b) le nom du fabricant de la remorque;

c) l'année de modèle de la remorque, si la marque nationale est apposée sur la remorque;

- (d)** subject to subsection (3), the trailer's date of manufacture;
- (e)** the type of trailer, in both official languages; and
- (f)** the trailer family's identification code.

National emissions mark

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

Date of manufacture

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

12 (1) The portion of section 10 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Requirements

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

(2) Paragraph 10(b) of the Regulations is replaced by the following:

- (b)** be permanently affixed to the vehicle or the trailer and, in the case of an engine, be permanently affixed to an engine part that is necessary for normal engine operation and does not normally require replacement during the engine's useful life;

13 (1) The portion of subsection 11(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Requirements

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

(2) Paragraph 11(1)(b) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

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

- d)** sous réserve du paragraphe (3), la date de fabrication de la remorque;

- e)** le type de remorque, dans les deux langues officielles;

- f)** le code d'identification de la famille de la remorque.

Marque nationale

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

Date de fabrication

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

12 (1) Le passage de l'article 10 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Exigences

- 10** Toute étiquette, autre que l'étiquette américaine d'information visée à l'alinéa 53d), qui est apposée sur un moteur, un véhicule ou une remorque, selon le cas :

(2) L'alinéa 10b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- b)** est apposée en permanence sur le véhicule ou la remorque 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;

13 (1) Le passage du paragraphe 11(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Exigences

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

(2) L'alinéa 11(1)b) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

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

(3) The portion of paragraph 11(1)(c) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

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

(4) Subparagraphs 11(1)(c)(iii) and (iv) of the Regulations are replaced by the following:

(iii) the national emissions mark, and

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

(5) Subsection 11(2) of the Regulations is replaced by the following:

National emissions mark

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

14 The heading “Heavy-duty Vehicles of the 2014 Model Year” before section 12 of the Regulations is replaced by the following:

Application

15 The heading before section 13 of the Regulations is replaced by the following:

January 1, 2018

12.1 These Regulations apply to trailers for which the manufacture is completed on or after January 1, 2018.

Engine Installed in Heavy-duty Vehicle

Vocational vehicles or tractors

12.2 (1) Subject to subsection (2), every vocational vehicle or tractor must be equipped with a heavy-duty engine that meets the following standards:

(a) the standards set out in the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* that are applicable to *heavy-duty engines* as defined in subsection 1(1) of those Regulations that are of the same model year as the heavy-duty vehicle in which the engine is installed or one model year earlier or any model year subsequent to that model year; and

(3) Le passage de l’alinéa 11(1)c) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

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

(4) Les sous-alinéas 11(1)c)(iii) et (iv) tendu même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iii) la marque nationale,

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

(5) Le paragraphe 11(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Marque nationale

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

14 L’intertitre « Véhicules lourds de l’année de modèle 2014 » précédant l’article 12 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Application

15 L’intertitre précédant l’article 13 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

1^{er} janvier 2018

12.1 Le présent règlement s’applique aux remorques dont la fabrication est complétée le 1^{er} janvier 2018 ou après cette date.

Moteur installé dans un véhicule lourd

Véhicule spécialisé ou tracteur routier

12.2 (1) Sous réserve du paragraphe (2), tout véhicule spécialisé ou tracteur routier doit être doté d’un moteur de véhicule lourd qui est conforme, à la fois :

a) aux normes prévues par le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* qui sont applicables aux *moteurs de véhicule lourd*, au sens du paragraphe 1(1) de ce règlement, de la même année de modèle que celle du véhicule lourd dans lequel il est installé ou soit de l’année de modèle qui précède immédiatement celle-ci, soit d’une année de modèle ultérieure;

(b) the standards set out in these Regulations that are applicable to engines that are of the same model year as the heavy-duty vehicle in which the engine is installed or one model year earlier or any model year subsequent to that model year.

Election

(2) A company may elect not to comply with subsection (1) for a vocational vehicle or tractor if the vocational vehicle's or tractor's engine

(a) has never been rebuilt and has not reached the end of its useful life; or

(b) has accumulated less than 160 935 km (100,000 miles) of operation since its original date of manufacture or less than three years have passed since that date.

Heavy-duty Vehicles, Heavy-duty Engines and Trailers Covered by EPA Certificate

16 (1) The portion of subsection 13(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Conforming to EPA certificate

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

(2) Paragraphs 13(1)(b) to (d) of the Regulations are replaced by the following:

(b) sections 14 and 15 and, as the case may be, subsection 26(1), (1.1), (1.2) or (1.3) for vocational vehicles and incomplete vocational vehicles;

(c) sections 14 to 16 and subsection 27(1), (1.1) or (1.2) for tractors and incomplete tractors;

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

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

(b) aux normes prévues par le présent règlement qui sont applicables aux moteurs de la même année de modèle que celle du véhicule lourd dans lequel il est installé ou soit de l'année de modèle qui précède immédiatement celle-ci, soit d'une année de modèle ultérieure.

Choix

(2) L'entreprise peut choisir de ne pas se conformer au paragraphe (1) pour ses véhicules spécialisés ou ses tracteurs routiers s'ils sont dotés d'un moteur qui remplit l'une des conditions suivantes :

a) il n'a jamais été réusiné et n'a pas atteint la fin de sa durée de vie utile;

b) il a atteint moins de 160 935 km (100 000 milles) depuis sa date de fabrication d'origine ou moins de trois ans se sont écoulés depuis cette date.

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

16 (1) Le passage du paragraphe 13(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Conformité au certificat de l'EPA

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

(2) Les alinéas 13(1)(b) à d) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

b) s'agissant de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets, les articles 14 et 15 et, selon le cas, les paragraphes 26(1), (1.1), (1.2) ou (1.3);

c) s'agissant de tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets, les articles 14 à 16 et les paragraphes 27(1), (1.1) ou (1.2);

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

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

(3) Subsection 13(2) of the Regulations is replaced by the following:**Exceeding N₂O or CH₄ emission standard — vehicles**

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

(4) Paragraphs 13(4)(a) and (b) of the French version of the Regulations are replaced by the following:

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

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

(5) Section 13 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (7):**Exceeding N₂O or CH₄ emission standard — engines**

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

(a) the engines conform to a N₂O or CH₄ family emission limit that exceeds the N₂O or CH₄ emission standard applicable to engines of their model year under these Regulations; and

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

(i) is between 101 and 1000 and is more than twice the number of engines sold in the United States that are of the same engine family, or

(ii) is more than 1000 and exceeds the number of engines sold in the United States that are of the same engine family.

(3) Le paragraphe 13(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**Dépassement de la norme d'émissions de N₂O ou de CH₄ — véhicules**

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

(4) Les alinéas 13(4)a) et b) de la version française du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

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

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

(5) L'article 13 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (7), de ce qui suit :**Dépassement de la norme d'émissions de N₂O ou de CH₄ — moteurs**

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

a) les moteurs sont conformes à une limite d'émissions de la famille applicable au N₂O ou au CH₄ qui dépasse la norme d'émissions de N₂O ou de CH₄ prévue par le présent règlement qui s'applique à l'année de modèle du moteur;

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

(i) se situe entre 101 et 1000 et dépasse le double du nombre de moteurs de la même famille de moteurs vendus aux États-Unis,

(ii) est supérieur à 1000 et dépasse le nombre de moteurs de la même famille de moteurs vendus aux États-Unis.

(6) Subparagraphs 13(8)(b)(i) and (ii) of the Regulations are replaced by the following:

(i) is between 101 and 1000 and is more than twice the number of engines sold in the United States that are of the same engine family, or

(ii) is more than 1000 and exceeds the number of engines sold in the United States that are of the same engine family.

(7) Subsection 13(9) of the Regulations is replaced by the following:**Subsection 153(3) of Act**

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

17 Section 14 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):**Exception — emergency vehicles**

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

(a) the emission control system is in an abnormal state, or

(b) the device acts to maintain the emission control system in a normal state.

18 Sections 15 and 16 of the Regulations are replaced by the following:**Definition of adjustable parameter**

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

Standards

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

(6) Les sous-alinéas 13(8)b(i) et (ii) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(i) se situe entre 101 et 1000 et dépasse le double du nombre de moteurs de la même famille de moteurs vendus aux États-Unis,

(ii) est supérieur à 1000 et dépasse le nombre de moteurs de la même famille de moteurs vendus aux États-Unis.

(7) Le paragraphe 13(9) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**Paragraphe 153(3) de la Loi**

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

17 L'article 14 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :**Exception — véhicules d'urgence**

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

a) le système antipollution est dans un état anormal;

b) le dispositif sert à maintenir le système antipollution dans un état normal.

18 Les articles 15 et 16 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**Définition de paramètre réglable**

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

Normes

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

Fairings

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

Air Conditioning Systems**Standards**

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

(a) section 1819(h) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR in the case of a Class 2B or Class 3 heavy-duty vehicle or cab-complete vehicle of any model year that is not a vocational vehicle or incomplete vocational vehicle; or

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

Non-box Trailers and Non-aero Box Van Trailers**Standards**

16.1 (1) For the 2018 model year and subsequent model years, every non-box trailer and non-aero box van trailer must be equipped with

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

(b) tires with a tire rolling resistance level of

(i) in the case of non-box trailers

(A) 6 kg/t or less for trailers of the 2018 to 2020 model years, or

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

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

(A) 5.1 kg/t or less for trailers of the 2018 to 2020 model years, or

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

Carénage

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

Système de climatisation**Normes**

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

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

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

Remorques sans fourgon et remorques fourgons non aérodynamiques**Normes**

16.1 (1) Pour l'année de modèle 2018 et les années de modèles ultérieures, les remorques sans fourgon et les remorques fourgons non aérodynamiques doivent être munies :

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

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

(i) s'agissant de remorques sans fourgon :

(A) pour les années de modèle 2018 à 2020, au plus 6 kg/t,

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

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

(A) pour les années de modèle 2018 à 2020, au plus 5,1 kg/t,

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

Determination of tire rolling resistance level

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

19 The heading before section 17 of the Regulations is replaced by the following:

Small Volume Companies

20 (1) The portion of subsection 17(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Exemption

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

(2) Paragraph 17(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) the number of tractors and vocational vehicles of the model year in question that it manufactured or imported for sale in Canada is less than 200; and

(3) Subsections 17(2) to (4) of the Regulations are replaced by the following:

Exemption – engines

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

(a) in the case of heavy-duty engines other than those that are covered by an EPA certificate, not to comply with

(i) the N₂O and CH₄ emission standards set out in section 29, or

(ii) the CO₂ emission standards set out in section 30 or subsection 31(1), (2) or (5); and

(b) in the case of heavy-duty engines that are covered by an EPA certificate, not to comply with subsections 13(7.1) or (8).

Mesure du niveau de résistance au roulement du pneu

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

19 L'intertitre précédant l'article 17 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Entreprise à faible volume

20 (1) Le passage du paragraphe 17(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Exemption

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

(2) L'alinéa 17(1)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(b) le nombre de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers de l'année de modèle en cause que l'entreprise a fabriqués ou importés, en vue de les vendre au Canada, est inférieur à 200;

(3) Les paragraphes 17(2) à (4) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Exemption – moteurs

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

(a) dans le cas des moteurs non visés par un certificat de l'EPA, ne pas se conformer :

(i) aux normes d'émissions de N₂O et de CH₄ visées à l'article 29,

(ii) aux normes d'émissions de CO₂ visées à l'article 30 ou, selon le cas, aux paragraphes 31(1), (2) ou (5);

(b) dans le cas des moteurs visés par un certificat de l'EPA, ne pas se conformer aux paragraphes 13(7.1) ou (8).

CO₂ emission credit system

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

Merger

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

Acquisition

(4) If a company acquires one or more companies after February 22, 2013, it must

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

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

21 The Regulations are amended by adding the following after section 17:**Exemption — trailers manufactured before January 1, 2019**

17.1 A company may elect not to comply with the standards set out in section 16.1 or 33.1, as the case may be, for its trailers for which the manufacture is completed before January 1, 2019, if

(a) in 2018 it manufactured or imported in total less than 100 trailers for sale in Canada; and

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

Système de points relatifs aux émissions de CO₂

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

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 des paragraphes (1) et (1.1) si la somme du nombre de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers, visé à l'alinéa a), et du nombre de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers, visé à l'alinéa b), qui ont été fabriqués ou importés en vue de leur vente au Canada par les entreprises qui ont fusionné est inférieur à 200.

Acquisition

(4) L'entreprise qui acquiert une ou plusieurs entreprises après le 22 février 2013 effectue les calculs suivants :

a) dans le cas où elle avait choisi de se prévaloir des paragraphes (1) ou (1.1) avant l'acquisition, elle recalcule le nombre de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers, visé à l'alinéa a), et le nombre de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers, visés à l'alinéa b), qu'elle a fabriqués ou importés en vue de leur vente au Canada en y ajoutant le nombre de ceux qui ont été fabriqués ou importés en vue de leur vente au Canada par les entreprises qu'elle a acquises, puis fait mention du résultat de ce calcul dans son premier rapport de fin d'année de modèle suivant l'acquisition;

b) dans le cas où elle choisit de se prévaloir des paragraphes (1) ou (1.1) après l'acquisition, elle calcule le nombre de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers, visé à l'alinéa a), et le nombre de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers, visés à l'alinéa b), qu'elle a fabriqués ou importés en vue de leur vente au Canada en y ajoutant le nombre de ceux qui ont été fabriqués ou importés en vue de leur vente au Canada par les entreprises qu'elle a acquises.

21 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 17, de ce qui suit :**Exemption — remorques fabriquées avant le 1^{er} janvier 2019**

17.1 L'entreprise peut choisir de ne pas se conformer aux normes visées aux articles 16.1 ou 33.1, selon le cas, pour ses remorques dont la fabrication est complétée avant le 1^{er} janvier 2019, si les conditions ci-après sont réunies :

a) elle a fabriqué ou importé en 2018, en vue de les vendre au Canada, au total, moins de cent remorques;

b) elle indique ce choix dans son rapport de fin d'année de modèle conformément à l'article 48.

Exemption — trailers of the 2018 to 2026 model years

17.2 For trailers of the 2018 to 2026 model years, a company may elect not to comply with the standards set out in section 16.1 or 33.1, as the case may be, for a certain number of its trailers of a given model year if

- (a) the number of trailers in respect of which it makes the election does not exceed
 - (i) in the case of box van trailers, 20% of the number of box van trailers of the model year in question that it manufactured or imported for sale in Canada or 25, whichever is less, and
 - (ii) in the case of non-box trailers, 20% of the number of non-box trailers of the model year in question that the company manufactured or imported for sale in Canada or 20, whichever is less; and
- (b) it reports the election in its end of model year report in accordance with section 48.

22 (1) Subsection 18(1) of the Regulations is replaced by the following:**Definition of *fleet* — heavy-duty vehicles and heavy-duty engines**

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

(2) The portion of subsection 18(3) of the Regulations before paragraph (b) is replaced by the following:**Fleet composition**

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

- (a) in the case of heavy-duty vehicles and subject to subsections (4) to (7), each fleet is composed solely of the vehicles referred to in one of the following subparagraphs or clauses, as the case may be:
 - (i) subject to section 25 and subsection 26(6), Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles other than those that are vocational vehicles,

Exemption — remorques des années de modèle 2018 à 2026

17.2 Pour les remorques des années de modèle 2018 à 2026, l'entreprise peut choisir de ne pas se conformer aux normes visées aux articles 16.1 ou 33.1, selon le cas, pour une année de modèle donnée et un nombre de remorques donné, si les conditions ci-après sont réunies :

- a) le nombre de remorques à l'égard desquelles l'entreprise fait ce choix ne dépasse pas :
 - (i) s'agissant de remorques fourgons, 20 % du nombre de remorques fourgons de l'année de modèle en cause qu'elle a fabriquées ou importées en vue de les vendre au Canada ou jusqu'à concurrence de 25,
 - (ii) s'agissant de remorques sans fourgon, 20 % du nombre de remorques sans fourgon de l'année de modèle en cause qu'elle a fabriquées ou importées en vue de les vendre au Canada ou jusqu'à concurrence de 20;
- b) elle indique ce choix dans son rapport de fin d'année de modèle conformément à l'article 48.

22 (1) Le paragraphe 18(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**Définition de *parc* — véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds**

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

(2) Le passage du paragraphe 18(3) du même règlement précédant l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :**Composition d'un parc**

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

- a) dans le cas de véhicules lourds et sous réserve des paragraphes (4) à (7), composé chacun uniquement des véhicules visés à l'un des sous-alinéas ou divisions ci-après, selon le cas :
 - (i) sous réserve de l'article 25 et du paragraphe 26(6), les véhicules lourds et les véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés,

(ii) for vocational vehicles and incomplete vocational vehicles of the 2014 to 2020 model years,

(A) those vehicles that are or are to become light heavy-duty vehicles,

(B) those vehicles that are or are to become medium heavy-duty vehicles, or

(C) those vehicles that are or are to become heavy heavy-duty vehicles,

(iii) for multi-purpose vocational vehicles and incomplete vocational vehicles that are to become multi-purpose vocational vehicles of the 2021 model year or a subsequent model year that are equipped with a compression-ignition engine,

(A) those vehicles that are or are to become light heavy-duty vehicles,

(B) those vehicles that are or are to become medium heavy-duty vehicles, or

(C) those vehicles that are or are to become heavy heavy-duty vehicles,

(iv) for regional vocational vehicles and incomplete vocational vehicles that are to become regional vocational vehicles of the 2021 model year or a subsequent model year that are equipped with a compression-ignition engine,

(A) those vehicles that are or are to become light heavy-duty vehicles,

(B) those vehicles that are or are to become medium heavy-duty vehicles, or

(C) those vehicles that are or are to become heavy heavy-duty vehicles,

(v) for urban vocational vehicles and incomplete vocational vehicles that are to become urban vocational vehicles of the 2021 model year or a subsequent model year that are equipped with a compression-ignition engine,

(A) those vehicles that are or are to become light heavy-duty vehicles,

(B) those vehicles that are or are to become medium heavy-duty vehicles, or

(C) those vehicles that are or are to become heavy heavy-duty vehicles,

(vi) for multi-purpose vocational vehicles and incomplete vocational vehicles that are to become multi-purpose vocational vehicles of the 2021 model

(ii) s'agissant des véhicules spécialisés et des véhicules spécialisés incomplets des années de modèle 2014 à 2020 :

(A) ceux qui sont des petits véhicules lourds ou sont destinés à l'être,

(B) ceux qui sont des véhicules mi-lourds ou sont destinés à l'être,

(C) ceux qui sont des gros véhicules lourds ou sont destinés à l'être,

(iii) s'agissant des véhicules spécialisés à usages multiples et des véhicules spécialisés incomplets qui sont destinés à être des véhicules spécialisés à usages multiples de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure munis d'un moteur à allumage par compression :

(A) ceux qui sont des petits véhicules lourds ou sont destinés à l'être,

(B) ceux qui sont des véhicules mi-lourds ou sont destinés à l'être,

(C) ceux qui sont des gros véhicules lourds ou sont destinés à l'être,

(iv) s'agissant des véhicules spécialisés régionaux et des véhicules spécialisés incomplets qui sont destinés à être des véhicules spécialisés régionaux de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure munis d'un moteur à allumage par compression :

(A) ceux qui sont des petits véhicules lourds ou sont destinés à l'être,

(B) ceux qui sont des véhicules mi-lourds ou sont destinés à l'être,

(C) ceux qui sont des gros véhicules lourds ou sont destinés à l'être,

(v) s'agissant des véhicules spécialisés urbains et des véhicules spécialisés incomplets qui sont destinés à être des véhicules spécialisés urbains de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure munis d'un moteur à allumage par compression :

(A) ceux qui sont des petits véhicules lourds ou sont destinés à l'être,

(B) ceux qui sont des véhicules mi-lourds ou sont destinés à l'être,

(C) ceux qui sont des gros véhicules lourds ou sont destinés à l'être,

year or a subsequent model year that are equipped with a spark-ignition engine,

(A) those vehicles that are or are to become light heavy-duty vehicles, or

(B) those vehicles that are or are to become medium heavy-duty vehicles,

(vii) for regional vocational vehicles and incomplete vocational vehicles that are to become regional vocational vehicles of the 2021 model year or a subsequent model year that are equipped with a spark-ignition engine,

(A) those vehicles that are or are to become light heavy-duty vehicles, or

(B) those vehicles that are or are to become medium heavy-duty vehicles,

(viii) for urban vocational vehicles and incomplete vocational vehicles that are to become urban vocational vehicles of the 2021 model year or a subsequent model year that are equipped with a spark-ignition engine,

(A) those vehicles that are or are to become light heavy-duty vehicles, or

(B) those vehicles that are or are to become medium heavy-duty vehicles,

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

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

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

(xii) for Class 8 tractors and incomplete tractors of the 2014 to 2020 model years,

(A) those with a low-roof that are equipped with a day cab,

(B) those with a low-roof that are equipped with a sleeper cab,

(C) those with a mid-roof that are equipped with a day cab,

(D) those with a mid-roof that are equipped with a sleeper cab,

(E) those with a high-roof that are equipped with a day cab, or

(vi) s'agissant des véhicules spécialisés à usages multiples et des véhicules spécialisés incomplets qui sont destinés à être des véhicules spécialisés à usages multiples de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure munis d'un moteur à allumage commandé :

(A) ceux qui sont des petits véhicules lourds ou sont destinés à l'être,

(B) ceux qui sont des véhicules mi-lourds ou sont destinés à l'être,

(vii) s'agissant des véhicules spécialisés régionaux et des véhicules spécialisés incomplets qui sont destinés à être des véhicules spécialisés régionaux de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure munis d'un moteur à allumage commandé :

(A) ceux qui sont des petits véhicules lourds ou sont destinés à l'être,

(B) ceux qui sont des véhicules mi-lourds ou sont destinés à l'être,

(viii) s'agissant des véhicules spécialisés urbains et des véhicules spécialisés incomplets qui sont destinés à être des véhicules spécialisés urbains de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure munis d'un moteur à allumage commandé :

(A) ceux qui sont des petits véhicules lourds ou sont destinés à l'être,

(B) ceux qui sont des véhicules mi-lourds ou sont destinés à l'être,

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

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

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

(xii) s'agissant des tracteurs routiers et des tracteurs routiers incomplets de classe 8 des années de modèle 2014 à 2020 :

(A) ceux à toit bas dotés d'une cabine de jour,

(B) ceux à toit bas dotés d'une cabine couchette,

(C) ceux à toit moyen dotés d'une cabine de jour,

(D) ceux à toit moyen dotés d'une cabine couchette,

(E) ceux à toit élevé dotés d'une cabine de jour,

(F) those with a high-roof that are equipped with a sleeper cab,

(xiii) for Class 8 tractors and incomplete tractors of the 2021 model year or a subsequent model year that have a GCWR of less than 54 431 kg (120,000 pounds),

(A) those with a low-roof that are equipped with a day cab,

(B) those with a low-roof that are equipped with a sleeper cab,

(C) those with a mid-roof that are equipped with a day cab,

(D) those with a mid-roof that are equipped with a sleeper cab,

(E) those with a high-roof that are equipped with a day cab, or

(F) those with a high-roof that are equipped with a sleeper cab,

(xiv) for Class 8 tractors and incomplete tractors of the 2021 model year or a subsequent model year that have a GCWR of 54 431 kg (120,000 pounds) or more, other than heavy-haul tractors and incomplete tractors that are to become heavy-haul tractors,

(A) those with a low-roof that are equipped with a day cab,

(B) those with a low-roof that are equipped with a sleeper cab,

(C) those with a mid-roof that are equipped with a day cab,

(D) those with a mid-roof that are equipped with a sleeper cab,

(E) those with a high-roof that are equipped with a day cab, or

(F) those with a high-roof that are equipped with a sleeper cab, or

(xv) heavy-haul tractors and incomplete tractors that are to become heavy-haul tractors; and

(3) Subparagraph 18(3)(b)(i) of the Regulations is replaced by the following:

(i) spark-ignition engines other than heavy heavy-duty engines of the 2021 model year or a subsequent model year,

(F) ceux à toit élevé dotés d'une cabine couchette,

(xiii) s'agissant des tracteurs routiers et des tracteurs routiers incomplets de classe 8 de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure dont le PNBC est inférieur à 54 431 kg (120 000 lb) :

(A) ceux à toit bas dotés d'une cabine de jour,

(B) ceux à toit bas dotés d'une cabine couchette,

(C) ceux à toit moyen dotés d'une cabine de jour,

(D) ceux à toit moyen dotés d'une cabine couchette,

(E) ceux à toit élevé dotés d'une cabine de jour,

(F) ceux à toit élevé dotés d'une cabine couchette,

(xiv) s'agissant des tracteurs routiers et des tracteurs routiers incomplets de classe 8 de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure dont le PNBC est égal ou supérieur à 54 431 kg (120 000 lb), à l'exclusion des tracteurs routiers à chargement lourd et des tracteurs routiers incomplets destinés à être des tracteurs routiers à chargement lourd :

(A) ceux à toit bas dotés d'une cabine de jour,

(B) ceux à toit bas dotés d'une cabine couchette,

(C) ceux à toit moyen dotés d'une cabine de jour,

(D) ceux à toit moyen dotés d'une cabine couchette,

(E) ceux à toit élevé dotés d'une cabine de jour,

(F) ceux à toit élevé dotés d'une cabine couchette,

(xv) les tracteurs routiers à chargement lourd et les tracteurs routiers incomplets destinés à être des tracteurs routiers à chargement lourd;

(3) Le sous-alinéa 18(3)b)(i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(i) les moteurs à allumage commandé autres que les gros moteurs de véhicules lourds de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure,

(4) Subparagraph 18(3)(b)(iv) of the Regulations is replaced by the following:

(iv) heavy heavy-duty engines that are spark-ignition engines of the 2021 model year or a subsequent model year or compression-ignition engines and that are designed to be used in vocational vehicles and incomplete vocational vehicles,

(5) Subparagraph 18(3)(b)(vi) of the Regulations is replaced by the following:

(vi) heavy heavy-duty engines that are spark-ignition engines of the 2021 model year or a subsequent model year or compression-ignition engines and that are designed to be used in tractors and incomplete tractors.

(6) Paragraph 18(4)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) for the 2014 to 2020 model years, hybrid vehicles that have regenerative braking;

(7) Subsection 18(4) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (d), by adding “and” at the end of paragraph (e) and by adding the following after paragraph (e):

(f) for the 2021 model year and subsequent model years, plug-in hybrid vehicles.

(8) Subsection 18(5) of the Regulations is replaced by the following:**Grouping into subfleets**

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

(9) The portion of subsection 18(6) of the Regulations before paragraph (b) is replaced by the following:**Tractors and vocational vehicles**

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

(a) if applicable, be vocational tractors, hybrid vehicles of the 2014 to 2020 model years that have regenerative braking, vehicles equipped with an engine that includes a Rankine-cycle or other bottoming cycle exhaust

(4) Le sous-alinéa 18(3)b)(iv) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iv) les gros moteurs de véhicules lourds qui sont soit des moteurs à allumage commandé de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure, soit des moteurs à allumage par compression et qui sont conçus pour être utilisés dans les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets,

(5) Le sous-alinéa 18(3)b)(vi) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(vi) les gros moteurs de véhicules lourds qui sont soit des moteurs à allumage commandé de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure, soit des moteurs à allumage par compression et qui sont conçus pour être utilisés dans les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets.

(6) L'alinéa 18(4)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) pour les années de modèle 2014 à 2020, les véhicules hybrides dotés d'un système de freinage à récupération;

(7) Le paragraphe 18(4) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa e), de ce qui suit :

f) pour les années de modèle 2021 et les années de modèle ultérieures, et les véhicules hybrides rechargeables.

(8) Le paragraphe 18(5) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**Regroupement en sous-parcs**

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

(9) Le passage du paragraphe 18(6) du même règlement précédant l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :**Véhicules spécialisés et tracteurs routiers**

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

a) le cas échéant, sont des tracteurs routiers spécialisés, des véhicules hybrides des années de modèle 2014 à 2020 dotés d'un système de freinage à récupération, des véhicules dotés d'un moteur qui comporte un

energy recovery system, electric vehicles, fuel cell vehicles, vehicles manufactured with innovative technologies or plug-in hybrid vehicles of the 2021 model year and subsequent model years; and

(10) Subsection 18(9) of the Regulations is replaced by the following:

Engines not sold in United States

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

23 (1) Subsection 20(1) of the Regulations is replaced by the following:

Standards

20 (1) For the 2014 model year and subsequent model years, every Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicle and cab-complete vehicle that is not a vocational vehicle must, for the duration of the vehicle's useful life, have N₂O and CH₄ emission values that do not exceed 0.05 g/mile.

(2) Subsection 20(2) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

Calcul

(2) Les valeurs des émissions de N₂O et de CH₄ sont calculées conformément à l'article 24.

(3) The portion of subsection 20(3) of the Regulations before the formula is replaced by the following:

Fleet calculation

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

(4) The descriptions of A and B in subsection 20(3) of the Regulations are replaced by the following:

- A** is 0.05 g/mile;
- B** is the N₂O or CH₄ family emission limit for the fleet or subfleet, as the case may be;

système d'échappement à récupération d'énergie à cycle de Rankine ou à un autre cycle chaleur-force, des véhicules électriques, des véhicules à pile à combustible, des véhicules dotés de technologies innovatrices ou des véhicules hybrides rechargeables de l'année de modèle 2021 et des années de modèle ultérieures;

(10) Le paragraphe 18(9) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Moteurs non vendus aux États-Unis

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

23 (1) Le paragraphe 20(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Normes

20 (1) Pour les années de modèle 2014 et les années de modèle ultérieures, la valeur des émissions de N₂O et celle de CH₄ des véhicules lourds et des véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés, ne peut dépasser, au cours de la durée de vie utile de ces véhicules, 0,05 g/mille.

(2) Le paragraphe 20(2) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Calcul

(2) Les valeurs des émissions de N₂O et de CH₄ sont calculées conformément à l'article 24.

(3) Le passage du paragraphe 20(3) du même règlement précédant la formule est remplacé par ce qui suit :

Calcul par parc

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

(4) Les éléments A et B de la formule figurant au paragraphe 20(3) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- A** représente 0,05 g/mille;
- B** la limite d'émissions de la famille applicable au N₂O ou au CH₄ pour le parc ou le sous-parc, selon le cas;

(5) The descriptions of D and E in subsection 20(3) of the Regulations are replaced by the following:

- D** is the vehicle's useful life, expressed in miles; and
- E** is the global warming potential and is equal to the following number of CO₂ emission credits, expressed in megagrams of CO₂, needed to offset a deficit of N₂O or CH₄:
- (a)** for each megagram of N₂O, 298; and
 - (b)** for each megagram of CH₄,
 - (i)** for vehicles of the 2014 to 2020 model years, 25, and
 - (ii)** for vehicles of the 2021 model year and subsequent model years, 34.

(6) Subsection 20(4) of the Regulations is replaced by the following:**Separate calculation**

(3.1) For the purposes of subsection (3), if both the N₂O emission value and the CH₄ emission value exceed 0.05 g/mile, the emission deficit must be calculated separately for N₂O and CH₄.

Family emission limit

(4) For the purposes of subsection (3), every vehicle within a fleet or subfleet must conform to the N₂O or CH₄ family emission limit for the fleet or subfleet, as the case may be.

24 Subsection 21(1) of the Regulations is replaced by the following:**Average standard**

21 (1) For the 2014 model year and subsequent model years, a company must group all its Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles — other than those that are vocational vehicles — into a fleet based on model year in accordance with section 18 and must ensure that the fleet average CO₂ emission value calculated in accordance with section 23 for that fleet does not exceed the applicable fleet average CO₂ emission standard calculated in accordance with section 22 for the useful life of the vehicles of that fleet.

25 (1) Subsections 22(1) and (2) of the Regulations are replaced by the following:**Calculation of average standard**

22 (1) Subject to subsection (6), a company must determine the fleet average CO₂ emission standard for a given model year, expressed in grams of CO₂ per mile and rounded to the nearest gram of CO₂ per mile, for its fleet of

(5) Les éléments D et E de la formule figurant au paragraphe 20(3) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- D** la durée de vie utile du véhicule, exprimée en milles;
- E** le potentiel de réchauffement de la planète équivalant au nombre ci-après de points relatifs aux émissions de CO₂, exprimé en mégagrammes de CO₂, nécessaire pour compenser le déficit de N₂O ou de CH₄, soit :
- a)** pour chaque mégagramme de N₂O, 298;
 - b)** pour chaque mégagramme de CH₄ :
 - (i)** pour les véhicules des années de modèle 2014 à 2020, 25,
 - (ii)** pour les véhicules de l'année de modèle 2021 et des années de modèle ultérieures, 34.

(6) Le paragraphe 20(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**Calcul distinct**

(3.1) Pour l'application du paragraphe (3), si la valeur des émissions de N₂O et celle de CH₄ dépassent 0,05 g/mille, la valeur du déficit des émissions de N₂O et celle de CH₄ doivent être calculées séparément.

Limite d'émissions de la famille

(4) Pour l'application du paragraphe (3), chaque véhicule dans le parc ou le sous-parc doit être conforme à la limite d'émissions de la famille applicable au N₂O ou au CH₄ du parc ou du sous-parc, selon le cas.

24 Le paragraphe 21(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**Norme moyenne**

21 (1) Pour l'année de modèle 2014 et les années de modèle ultérieures, l'entreprise regroupe dans un parc l'ensemble de ses véhicules lourds et de ses véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés, par année de modèle, conformément à l'article 18, et veille à ce que la valeur moyenne des émissions de CO₂ de son parc, calculée conformément à l'article 23, ne dépasse pas la norme moyenne des émissions de CO₂ applicable à ce parc, calculée conformément à l'article 22, pour la durée de vie utile des véhicules de ce parc.

25 (1) Les paragraphes 22(1) et (2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**Calcul de la norme moyenne**

22 (1) Sous réserve du paragraphe (6), l'entreprise calcule, pour une année de modèle donnée, la norme moyenne des émissions de CO₂, exprimée en grammes de CO₂ par mille et arrondie au gramme de CO₂ par mille

Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles — other than those that are vocational vehicles — using the formula

$$[\Sigma (A \times B)]/C$$

where

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

Exception — rounding

(1.1) For vehicles of the 2017 model year and earlier model years, the fleet average CO₂ emission standard and the CO₂ emission target value may be rounded to the nearest 0.1 gram of CO₂ per mile, instead of being rounded to the nearest gram of CO₂ per mile as specified in subsection (1).

Vehicle subconfiguration

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

- (a) for vehicles that are equipped with a spark-ignition engine, the formula set out in column 2 of the table to this paragraph for the model year set out in column 1, where WF is the work factor for each vehicle subconfiguration, calculated using the formula set out in subsection (3) and rounded to the nearest pound;

TABLE

Item	Column 1 Model Year	Column 2 CO ₂ Emission Target (grams/mile)
1	2014	(0.0482 × WF) + 371
2	2015	(0.0479 × WF) + 369
3	2016	(0.0469 × WF) + 362
4	2017	(0.0460 × WF) + 354
5	2018 to 2020	(0.0440 × WF) + 339
6	2021	(0.0429 × WF) + 331
7	2022	(0.0418 × WF) + 322
8	2023	(0.0408 × WF) + 314
9	2024	(0.0398 × WF) + 306
10	2025	(0.0388 × WF) + 299

près, applicable à son parc de véhicules lourds et de véhicules à cabine complète des classes 2B et 3 — sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés — selon la formule suivante :

$$[\Sigma (A \times B)]/C$$

où :

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

Exception — arrondissement

(1.1) Pour les véhicules de l'année de modèle 2017 et des années de modèle antérieures, la norme moyenne des émissions de CO₂ et la valeur cible d'émissions de CO₂ peuvent être arrondies à 0,1 gramme de CO₂ par mille près au lieu d'être arrondies au gramme de CO₂ par mille près conformément au paragraphe (1).

Sous-configuration de véhicule

(2) Sous réserve du paragraphe (4), la valeur cible d'émissions de CO₂ pour chaque sous-configuration de véhicule du parc est calculée selon la formule applicable suivante :

- a) s'agissant de véhicules dotés d'un moteur à allumage commandé de l'année de modèle visée à la colonne 1 du tableau du présent alinéa, celle prévue à la colonne 2, où FT représente le facteur de travail pour chaque sous-configuration de véhicule, calculé selon la formule prévue au paragraphe (3) et arrondi à la livre près :

TABLEAU

Article	Colonne 1 Année de modèle	Colonne 2 Valeur cible d'émissions de CO ₂ (grammes/mille)
1	2014	(0,0482 × FT) + 371
2	2015	(0,0479 × FT) + 369
3	2016	(0,0469 × FT) + 362
4	2017	(0,0460 × FT) + 354
5	2018 à 2020	(0,0440 × FT) + 339
6	2021	(0,0429 × FT) + 331
7	2022	(0,0418 × FT) + 322
8	2023	(0,0408 × FT) + 314
9	2024	(0,0398 × FT) + 306
10	2025	(0,0388 × FT) + 299

	Column 1	Column 2
Item	Model Year	CO ₂ Emission Target (grams/mile)
11	2026	$(0.0378 \times WF) + 291$
12	2027 and subsequent	$(0.0369 \times WF) + 284$

(b) for vehicles that are equipped with a compression-ignition engine or that operate without an internal combustion engine, the formula set out in column 2 of the table to this paragraph for the model year set out in column 1, where WF is the work factor for each vehicle subconfiguration, calculated using the formula set out in subsection (3) and rounded to the nearest pound.

TABLE

	Column 1	Column 2
Item	Model Year	CO ₂ Emission Target (grams/mile)
1	2014	$(0.0478 \times WF) + 368$
2	2015	$(0.0474 \times WF) + 366$
3	2016	$(0.0460 \times WF) + 354$
4	2017	$(0.0445 \times WF) + 343$
5	2018 to 2020	$(0.0416 \times WF) + 320$
6	2021	$(0.0406 \times WF) + 312$
7	2022	$(0.0395 \times WF) + 304$
8	2023	$(0.0386 \times WF) + 297$
9	2024	$(0.0376 \times WF) + 289$
10	2025	$(0.0367 \times WF) + 282$
11	2026	$(0.0357 \times WF) + 275$
12	2027 and subsequent	$(0.0348 \times WF) + 268$

(2) Subsections 22(4) and (5) of the Regulations are replaced by the following:

Alternative target value calculation — 2016 to 2018 model years

(4) For vehicles of the 2016 to 2018 model years, a company may, instead of calculating the CO₂ emission target value in accordance with subsection (2), elect to calculate that target value for each of those model years using the formula set out in one of the following paragraphs, which ever applies:

(a) for vehicles that are equipped with a spark-ignition engine,

$$(0.0456 \times WF) + 352$$

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Année de modèle	Valeur cible d'émissions de CO ₂ (grammes/mille)
11	2026	$(0,0378 \times FT) + 291$
12	2027 et ultérieures	$(0,0369 \times FT) + 284$

b) s'agissant de véhicules dotés d'un moteur à allumage par compression ou qui fonctionnent sans moteur à combustion interne de l'année de modèle visée à la colonne 1 du tableau du présent alinéa, celle prévue à la colonne 2, où FT représente le facteur de travail pour chaque sous-configuration de véhicule calculé selon la formule prévue au paragraphe (3) et arrondi à la livre près :

TABLEAU

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Année de modèle	Valeur cible d'émissions de CO ₂ (grammes/mille)
1	2014	$(0,0478 \times FT) + 368$
2	2015	$(0,0474 \times FT) + 366$
3	2016	$(0,0460 \times FT) + 354$
4	2017	$(0,0445 \times FT) + 343$
5	2018 à 2020	$(0,0416 \times FT) + 320$
6	2021	$(0,0406 \times FT) + 312$
7	2022	$(0,0395 \times FT) + 304$
8	2023	$(0,0386 \times FT) + 297$
9	2024	$(0,0376 \times FT) + 289$
10	2025	$(0,0367 \times FT) + 282$
11	2026	$(0,0357 \times FT) + 275$
12	2027 et ultérieures	$(0,0348 \times FT) + 268$

(2) Les paragraphes 22(4) et (5) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Calcul de recharge de la valeur cible — années de modèle 2016 à 2018

(4) Pour les années de modèle 2016 à 2018, au lieu de calculer la valeur cible d'émissions de CO₂ conformément au paragraphe (2), l'entreprise peut choisir de la calculer pour chacune de ces années de modèle, selon la formule applicable suivante :

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

$$(0,0456 \times FT) + 352$$

where

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

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

$$(0.0440 \times WF) + 339$$

where

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

26 (1) Subparagraphs 24(1)(b)(i) and (ii) of the Regulations are replaced by the following:

(i) sections 1819(d)(4) and (5) and 1819(k)(6) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, and

(ii) the altitude testing conditions set out in sections 1819(a)(5) and 1865(h)(3) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

(2) Subparagraph 24(4)(b)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

(ii) by calculating the CO₂ emission rate in accordance with section 1819(g) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

27 The heading before section 25 of the Regulations is replaced by the following:

Special Grouping — Vehicles and Engines

28 (1) The portion of section 25 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Spark-ignition engines

25 A company may elect to include heavy-duty engines of the 2014 to 2020 model years that are spark-ignition engines in a fleet of Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles — other than those that are vocational vehicles — if the following conditions are met:

où :

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

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

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

où :

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

26 (1) Les sous-alinéas 24(1)(b)(i) et (ii) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(i) les articles 1819(d)(4) et (5) et 1819(k)(6) de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR,

(ii) les conditions d'essai liées à l'altitude visées aux articles 1819(a)(5) et 1865(h)(3) de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

(2) Le sous-alinéa 24(4)(b)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) soit selon le taux d'émissions de CO₂ calculé conformément à l'article 1819(g) de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

27 L'intertitre précédant l'article 25 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Regroupement spécial — moteurs et véhicules

28 (1) Le passage de l'article 25 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Moteurs à allumage commandé

25 L'entreprise peut choisir d'inclure des moteurs de véhicules lourds des années de modèle 2014 à 2020 qui sont des moteurs à allumage commandé dans un parc de véhicules lourds et de véhicules à cabine complète des classes 2B et 3 — sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés — si les conditions ci-après sont réunies :

(2) The portion of paragraph 25(d) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

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

(3) Subparagraph 25(d)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

(ii) the CO₂ emission target value and test result determined in accordance with section 1819(k)(8) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR; and

29 (1) Subsections 26(1) to (5) of the Regulations are replaced by the following:

CO₂ emission standards — 2014 to 2020 model years

26 (1) Subject to subsections (3) and (5) to (7) and section 28, for the 2014 to 2020 model years, every vocational vehicle and incomplete vocational vehicle must, for the duration of the vehicle’s useful life, have a CO₂ emission rate that does not exceed the applicable CO₂ emission standard set out in the table to this subsection for the vehicle service class and model year in question.

(2) Le passage de l’alinéa 25d) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

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

(3) Le sous-alinéa 25d)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) la valeur cible d’émissions de CO₂ et le résultat des essais déterminés conformément à l’article 1819(k)(8) de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;

29 (1) Les paragraphes 26(1) à (5) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Norme d’émissions de CO₂ — années de modèle 2014 à 2020

26 (1) Sous réserve des paragraphes (3) et (5) à (7) et de l’article 28, pour les années de modèle 2014 à 2020, le taux d’émissions de CO₂ des véhicules spécialisés et des véhicules spécialisés incomplets ne peut dépasser, au cours de la durée de vie utile des ces véhicules, la norme d’émissions de CO₂ applicable prévue au tableau du présent paragraphe pour la classe de service et l’année de modèle en cause :

TABLE

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Vehicle Service Class	CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2014 to 2016 Model Years	CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2017 to 2020 Model Years
1	Light heavy-duty vehicles	388	373
2	Medium heavy-duty vehicles	234	225
3	Heavy heavy-duty vehicles	226	222

TABLEAU

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Classe de service	Norme d’émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2014 à 2016	Norme d’émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2017 à 2020
1	Petits véhicules lourds	388	373
2	Véhicules mi-lourds	234	225
3	Gros véhicules lourds	226	222

CO₂ emission standards — 2021 model year and subsequent model years

(1.1) Subject to subsections (1.2), (1.3), (3) and (5) to (7) and section 28, for the 2021 model year or a subsequent model year, every vocational vehicle and incomplete vocational vehicle that is referred to in this subsection must,

Norme d’émissions de CO₂ — année de modèle 2021 et années de modèle ultérieures

(1.1) Sous réserve des paragraphes (1.2), (1.3), (3) et (5) à (7) et de l’article 28, pour l’année de modèle 2021 et les années de modèle ultérieures, le taux d’émissions de CO₂ des véhicules spécialisés et des véhicules spécialisés

for the duration of the vehicle’s useful life, have a CO₂ emission rate that does not exceed the applicable CO₂ emission standard set out in the table to the applicable subparagraph for the vehicle service class and model year in question:

(a) for multi-purpose vocational vehicles that are equipped with

(i) a spark-ignition engine,

incomplets visés au présent paragraphe ne peut dépasser, au cours de la durée de vie utile de ces véhicules, la norme d’émissions de CO₂ applicable prévue au tableau du sous-alinéa applicable, pour la classe de service et l’année de modèle en cause :

a) s’agissant de véhicules spécialisés à usages multiples :

(i) ceux qui sont dotés d’un moteur à allumage commandé :

TABLE

Item	Column 1 Vehicle Service Class	Column 2 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2021 to 2023 Model Years	Column 3 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2024 to 2026 Model Years	Column 4 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2027 and Subsequent Model Years
1	Light heavy-duty vehicles	407	385	372
2	Medium heavy-duty vehicles	293	279	268

TABLEAU

Article	Colonne 1 Classe de service	Colonne 2 Norme d’émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2021 à 2023	Colonne 3 Norme d’émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2024 à 2026	Colonne 4 Norme d’émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2027 et ultérieures
1	Petits véhicules lourds	407	385	372
2	Véhicules mi-lourds	293	279	268

(ii) a compression-ignition engine,

(ii) ceux qui sont dotés d’un moteur à allumage par compression :

TABLE

Item	Column 1 Vehicle Service Class	Column 2 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2021 to 2023 Model Years	Column 3 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2024 to 2026 Model Years	Column 4 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2027 and Subsequent Model Years
1	Light heavy-duty vehicles	373	344	330
2	Medium heavy-duty vehicles	265	246	235
3	Heavy heavy-duty vehicles	261	242	230

TABLEAU

Article	Colonne 1 Classe de service	Colonne 2 Norme d’émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2021 à 2023	Colonne 3 Norme d’émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2024 à 2026	Colonne 4 Norme d’émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2027 et ultérieures
1	Petits véhicules lourds	373	344	330

Article	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Classe de service	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2021 à 2023	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2024 à 2026	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2027 et ultérieures
2	Véhicules mi-lourds	265	246	235
3	Gros véhicules lourds	261	242	230

(b) for regional vocational vehicles that are equipped with

(i) a spark-ignition engine,

b) s'agissant de véhicules spécialisés régionaux :

(i) ceux qui sont dotés d'un moteur à allumage commandé :

TABLE

Item	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Vehicle Service Class	CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2021 to 2023 Model Years	CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2024 to 2026 Model Years	CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2027 and Subsequent Model Years
1	Light heavy-duty vehicles	335	324	319
2	Medium heavy-duty vehicles	261	251	247

TABLEAU

Article	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Classe de service	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2021 à 2023	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2024 à 2026	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2027 et ultérieures
1	Petits véhicules lourds	335	324	319
2	Véhicules mi-lourds	261	251	247

(ii) a compression-ignition engine,

(ii) ceux qui sont dotés d'un moteur à allumage par compression :

TABLE

Item	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Vehicle Service Class	CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2021 to 2023 Model Years	CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2024 to 2026 Model Years	CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2027 and Subsequent Model Years
1	Light heavy-duty vehicles	311	296	291
2	Medium heavy-duty vehicles	234	221	218
3	Heavy heavy-duty vehicles	205	194	189

TABLEAU

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Classe de service	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2021 à 2023	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2024 à 2026	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2027 et ultérieures
1	Petits véhicules lourds	311	296	291
2	Véhicules mi-lourds	234	221	218
3	Gros véhicules lourds	205	194	189

(c) for urban vocational vehicles that are equipped with

(i) a spark-ignition engine,

c) s'agissant de véhicules spécialisés urbains :

(i) ceux qui sont dotés d'un moteur à allumage commandé :

TABLE

Column 1		Column 2	Column 3	Column 4
Item	Vehicle Service Class	CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2021 to 2023 Model Years	CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2024 to 2026 Model Years	CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2027 and Subsequent Model Years
1	Light heavy-duty vehicles	461	432	413
2	Medium heavy-duty vehicles	328	310	297

TABLEAU

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Classe de service	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2021 à 2023	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2024 à 2026	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2027 et ultérieures
1	Petits véhicules lourds	461	432	413
2	Véhicules mi-lourds	328	310	297

(ii) a compression-ignition engine,

(ii) ceux qui sont dotés d'un moteur à allumage par compression :

TABLE

Column 1		Column 2	Column 3	Column 4
Item	Vehicle Service Class	CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2021 to 2023 Model Years	CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2024 to 2026 Model Years	CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2027 and Subsequent Model Years
1	Light heavy-duty vehicles	424	385	367
2	Medium heavy-duty vehicles	296	271	258
3	Heavy heavy-duty vehicles	308	283	269

TABLEAU

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Classe de service	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2021 à 2023	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2024 à 2026	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2027 et ultérieures
1	Petits véhicules lourds	424	385	367
2	Véhicules mi-lourds	296	271	258
3	Gros véhicules lourds	308	283	269

Alternative standards for certain vehicles

(1.2) Subject to subsection (1.3), for the 2021 and subsequent model years, a company may elect to have each of its vocational vehicles of a given model year that are of a type referred to in the table to this subsection conform, for the duration of the vehicle's useful life, to the CO₂ emission standard set out in the table for the type of vocational vehicle and model year in question instead of conforming to the CO₂ emission standards set out in subsection (1.1).

Norme de rechange pour certains véhicules

(1.2) Sous réserve du paragraphe (1.3), pour l'année de modèle 2021 et les années de modèle ultérieures, l'entreprise peut choisir d'assujettir l'ensemble de ses véhicules spécialisés des types mentionnés au tableau du présent paragraphe, au cours de leur durée de vie utile, aux normes d'émissions de CO₂ prévues à ce tableau pour le type et l'année de modèle en cause, au lieu de les assujettir aux normes d'émissions de CO₂ prévues au paragraphe (1.1) :

TABLE

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Type of Vocational Vehicle	CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2021 to 2026 Model Years	CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2027 and Subsequent Model Years
1	Motor home	228	226
2	School bus	291	271
3	Coach bus	210	205
4	Other bus	300	286
5	Waste collection vehicle	313	298
6	Concrete mixer	319	316
7	Non-specified vocational vehicle	319	316
8	Emergency vehicle	324	319

TABLEAU

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Type de véhicule spécialisé	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2021 à 2026	Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2027 et ultérieures
1	Autocaravane	228	226
2	Autobus scolaire	291	271
3	Autocar	210	205
4	Autre autobus	300	286
5	Camion à ordures	313	298
6	Bétonnière	319	316
7	Véhicule spécialisé non spécifique	319	316
8	Véhicule d'urgence	324	319

Alternative standards for certain vehicles — tires

(1.3) For the 2021 model year and subsequent model years, a company may elect to have any of its motor homes, concrete mixers, non-specified vocational vehicles and emergency vehicles conform to the following standards instead of conforming to the CO₂ emission standards set out in subsection (1.1) or (1.2):

(a) in the case of motor homes, the vehicles must be equipped with an automatic tire inflation system or tire pressure monitoring system for each wheel that is mounted on an axle; and

(b) in the case of vocational vehicles that are of a type referred to in the table to this paragraph, the vehicles must be equipped with tires that have a tire rolling resistance level that is not more than the maximum level set out in the table for the type of vocational vehicle and model year in question.

TABLE

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Type of Vocational Vehicle	Maximum Tire Rolling Resistance Level (kilograms per tonne) for 2021 to 2026 Model Years	Maximum Tire Rolling Resistance Level (kilograms per tonne) for 2027 and Subsequent Model Years
1	Motor home	6.7	6.0
2	Concrete mixer	7.6	7.1
3	Non-specified vocational vehicle	7.6	7.1
4	Emergency vehicle	8.7	8.4

TABLEAU

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Type de véhicule spécialisé	Niveau de résistance au roulement du pneu maximum (kilogrammes par tonne) pour les années de modèle 2021 à 2026	Niveau de résistance au roulement du pneu maximum (kilogrammes par tonne) pour les années de modèle 2027 et ultérieures
1	Autocaravane	6,7	6,0
2	Bétonnière	7,6	7,1
3	Véhicule spécialisé non spécifique	7,6	7,1
4	Véhicule d'urgence	8,7	8,4

Modelling CO₂ emissions to demonstrate compliance

(2) The CO₂ emission rate must be determined in accordance with sections 501 and 520 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR,

(a) using the version of the GEM computer simulation model that is applicable to the model year in question; and

Normes de rechange pour certains véhicules — pneus

(1.3) Pour les années de modèle 2021 et les années de modèle ultérieures, l'entreprise peut choisir d'assujettir ses autocaravanes, ses bétonnières, ses véhicules spécialisés non spécifique et ses véhicules d'urgence aux normes ci-après, au lieu de les assujettir aux normes d'émissions de CO₂ prévues aux paragraphes (1.1) et (1.2) :

a) s'agissant d'autocaravanes, elles doivent être munies d'un dispositif automatique de gonflage des pneus ou d'un dispositif de contrôle de la pression des pneus pour chaque roue qui est montée sur un essieu;

b) s'agissant des véhicules spécialisés des types visés au tableau du présent alinéa, ils doivent être munis de pneus ayant un niveau de résistance au roulement du pneu inférieur ou égal au niveau de résistance au roulement du pneu maximum prévu à ce tableau pour le type de véhicule spécialisé et l'année de modèle en cause :

Simulation des émissions de CO₂ pour établir la conformité

(2) Le taux d'émissions de CO₂ est obtenu conformément aux articles 501 et 520 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR :

a) au moyen de la version du modèle de simulation informatique GEM applicable pour l'année de modèle en cause;

(b) in the case of vocational vehicles and incomplete vocational vehicles of the 2021 model year or a subsequent model year that are plug-in hybrid vehicles or fuel cell vehicles powered by any fuel other than hydrogen, taking into account the powertrain testing procedure set out in section 550 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR.

Reference in CFR – interpretation

(2.1) For the purposes of subsection (2),

(a) a reference in the CFR to “regulatory subcategory” is to be read as a reference to the fleet referred to in one of subparagraphs 18(3)(a)(ii) to (viii) that includes the same type of vehicles as those to which the simulation model is being applied; and

(b) motor homes and coach buses are to be treated as regional vocational vehicles and the other types of vocational vehicle referred to in column 1 of the table to subsection (1.2) are to be treated as urban vocational vehicles.

Electric vehicles

(2.2) For the purposes of this section and sections 34 to 47, the CO₂ emission rate of vocational vehicles and incomplete vocational vehicles that are electric vehicles is zero grams of CO₂ per short ton-mile.

Exemption for certain vocational vehicles

(3) The vocational vehicles and incomplete vocational vehicles referred to in subsections (1) and (1.1) do not include

(a) vehicles for which the manufacture is completed before January 1, 2021 and that are equipped with tires with a maximum speed rating of not more than 88 km/h (55 miles per hour); and

(b) vehicles that

(i) are designed to operate at low speeds that are unsuitable for normal highway operation or that have affixed components that are designed to perform work in an off-road environment, and

(ii) have

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

(B) the capacity to attain a speed of not more than 53 km/h (33 miles per hour) over 3.2 km (2 miles),

b) compte tenu de la procédure d’essai du groupe motopropulseur visée à l’article 550 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, dans le cas de véhicules spécialisés ou des véhicules spécialisés incomplets de l’année de modèle 2021 ou d’une année de modèle ultérieure qui sont des véhicules hybrides rechargeables ou de véhicules à pile à combustible propulsés par tout autre carburant que de l’hydrogène.

Mention dans le CFR – interprétation

(2.1) Pour l’application du paragraphe (2) :

a) « regulatory subcategory » dans le CFR vise le parc visé à l’un des sous-alinéas 18(3)a)(ii) à (viii) qui regroupe le même type de véhicules que ceux qui sont soumis au modèle de simulation;

b) les autocaravanes et les autocars sont considérés comme des véhicules spécialisés régionaux et les autres types de véhicules spécialisés figurant à la colonne 1 du tableau du paragraphe (1.2) sont considérés comme des véhicules spécialisés urbains.

Véhicules électriques

(2.2) Pour l’application du présent article et des articles 34 à 47, le taux d’émissions de CO₂ des véhicules spécialisés et des véhicules spécialisés incomplets qui sont des véhicules électriques est de zéro gramme de CO₂ par tonne courte-mille.

Exemption pour certains véhicules spécialisés

(3) Ne sont pas visés par les paragraphes (1) et (1.1) les véhicules spécialisés et les véhicules spécialisés incomplets suivants :

a) ceux dont la fabrication est complétée avant le 1^{er} janvier 2021 et qui sont dotés de pneus d’une cote de vitesse d’au plus 88 km/h (55 milles à l’heure);

b) ceux qui, à la fois :

(i) sont conçus pour fonctionner à des vitesses basses qui ne sont pas appropriées pour une utilisation normale sur route ou sont dotés de composants qui y sont fixées et sont conçus pour fonctionner dans un environnement hors route,

(ii) comportent l’une des caractéristiques suivantes :

(A) ils possèdent un essieu qui a un PNBE de 13 154 kg (29 000 livres) ou plus,

(B) ils peuvent atteindre une vitesse d’au plus 53 km/h (33 milles à l’heure) en 3,2 km (2 milles),

(C) the capacity to attain a speed of not more than 72 km/h (45 miles per hour) over 3.2 km (2 miles), an unloaded vehicle weight that is not less than 95% of their GVWR and no capacity to carry occupants other than the driver and operating crew, or

(D) a maximum speed that is limited to 87 km/h (54 miles per hour) by parameters that are not *adjustable parameters* as defined in subsection 15(1).

Non-eligible vehicles

(4) The vehicles referred to in subsections (1.2), (1.3) and (3) are not eligible for participation in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47.

Option to conform to standards for heavier vehicles

(5) For any given vehicle referred to in subsection (1) or (1.1), a company may elect to have the vehicle conform to the emission standards applicable to a vehicle service class that includes vehicles that are heavier than those included in the vehicle service class to which the vehicle belongs, for a period that is equivalent to the useful life of those heavier vehicles, instead of the standards set out in subsection (1) or (1.1) that are applicable to the vehicle service class to which the vehicle belongs.

(2) The portion of subsection 26(6) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Alternative standards

(6) In the case of vocational vehicles and cab-complete vocational vehicles that are equipped with a spark-ignition engine, a company may elect to have its vehicles conform to the standards referred to in sections 20 to 23 that are applicable to Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles, taking into account section 1819(j) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, instead of conforming to the standards set out in subsection (1) or (1.1) and sections 29 and 30, if the following conditions are met:

(3) Subsections 26(7) and (8) of the Regulations are replaced by the following:

Calculation using fleets and subfleets

(7) A company may, instead of complying with subsection (1) or (1.1), elect to group all its vocational vehicles and incomplete vocational vehicles of a given model year into fleets or subfleets, as the case may be, in accordance with section 18 and participate in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47.

(C) ils peuvent atteindre une vitesse d'au plus 72 km/h (45 milles à l'heure) en 3,2 km (2 milles), ont un poids à vide qui représente au moins 95 % de leur PNBV, mais ne peuvent transporter des occupants autres que le conducteur et le personnel de conduite,

(D) leur vitesse maximale est limitée à au plus 87 km/h (54 milles à l'heure) par des paramètres qui ne sont pas des *paramètres réglables* au sens du paragraphe 15(1).

Véhicules non admissibles

(4) Les véhicules visés aux paragraphes (1.2), (1.3) et (3) ne sont pas admissibles au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47.

Choix de se conformer aux normes applicables aux véhicules plus lourds

(5) Pour un véhicule donné visé aux paragraphes (1) ou (1.1), l'entreprise peut choisir de l'assujettir aux normes d'émissions applicables à une classe de service qui regroupe des véhicules plus lourds que celle à laquelle le véhicule donné appartient, au cours de la période équivalente à la durée de vie utile de ces véhicules plus lourds, au lieu de l'assujettir aux normes prévues aux paragraphes (1) ou (1.1) applicables à la classe de service à laquelle il appartient.

(2) Le passage du paragraphe 26(6) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Normes de rechange

(6) L'entreprise peut choisir d'assujettir ses véhicules spécialisés et ses véhicules spécialisés à cabine complète dotés d'un moteur à allumage commandé aux normes applicables aux véhicules lourds des classes 2B et 3 mentionnées aux articles 20 à 23, compte tenu de l'article 1819(j) de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR, au lieu de les assujettir aux normes prévues aux paragraphes (1) ou (1.1) et aux articles 29 et 30, si les conditions ci-après sont réunies :

(3) Les paragraphes 26(7) et (8) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Calcul par parc et sous-parc

(7) Au lieu de se conformer aux paragraphes (1) ou (1.1), l'entreprise peut choisir de regrouper l'ensemble de ses véhicules spécialisés et de ses véhicules spécialisés incomplets d'une année de modèle donnée dans des parcs et des sous-parcs, selon le cas, conformément à l'article 18 et participer au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47.

Calculation for option under subsection (5)

(7.1) If a company makes an election under subsection (5) in respect of a vocational vehicle or an incomplete vocational vehicle and the vehicle’s CO₂ emission rate exceeds the CO₂ emission standard referred to in that subsection, the company must group all its vocational vehicles and incomplete vocational vehicles of a given model year into fleets or subfleets, as the case may be, in accordance with section 18 and participate in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47, but must not obtain any credits in respect of the vehicles that conform to that standard.

Family emission limit

(8) For the purposes of subsections (7) and (7.1), every vocational vehicle and incomplete vocational vehicle within a fleet or subfleet must conform to the CO₂ family emission limit for the fleet or subfleet, as the case may be.

30 (1) Subsections 27(1) to (5) of the Regulations are replaced by the following:

CO₂ emission standards — 2014 to 2020 model years

27 (1) Subject to subsections (7) and (8) and section 28, for the 2014 to 2020 model years, every tractor and incomplete tractor must, for the duration of the tractor or incomplete tractor’s useful life, have a CO₂ emission rate that does not exceed the applicable CO₂ emission standard set out in the table to this subsection for the class of tractor and model year in question.

Calcul — choix visé au paragraphe (5)

(7.1) Si elle fait le choix prévu au paragraphe (5) à l’égard de véhicules spécialisés et de véhicules spécialisés incomplets dont le taux d’émissions de CO₂ dépasse la norme d’émissions de CO₂ visée à ce paragraphe, l’entreprise regroupe l’ensemble de ses véhicules spécialisés et de ses véhicules spécialisés incomplets d’une année de modèle donnée dans des parcs et des sous-parcs, selon le cas, conformément à l’article 18 et participe au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47, mais elle ne peut obtenir de points à l’égard de ses véhicules qui sont conformes à cette norme.

Limite d’émissions de la famille

(8) Pour l’application des paragraphes (7) et (7.1), chaque véhicule spécialisé ou véhicule spécialisé incomplet dans un parc ou un sous-parc doit être conforme à la limite d’émissions de la famille applicable au CO₂ du parc ou du sous-parc, selon le cas.

30 (1) Les paragraphes 27(1) à (5) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Norme d’émissions de CO₂ — années de modèle 2014 à 2020

27 (1) Sous réserve des paragraphes (7) et (8) et de l’article 28, pour les années de modèle 2014 à 2020, le taux d’émissions de CO₂ des tracteurs routiers et des tracteurs routiers incomplets ne peut dépasser, au cours de la durée de vie utile de ces tracteurs routiers ou des ces tracteurs routiers incomplets, la norme d’émissions de CO₂ applicable prévue au tableau du présent paragraphe pour la classe de tracteur routier et l’année de modèle en cause :

TABLE

Item	Column 1 Class of Tractor	Column 2 Characteristics	Column 3 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2014 to 2016 Model Years	Column 4 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2017 to 2020 Model Years
1	Class 7	Low-roof	107	104
2	Class 7	Mid-roof	119	115
3	Class 7	High-roof	124	120
4	Class 8	Low-roof with day cab	81	80
5	Class 8	Low-roof with sleeper cab	68	66
6	Class 8	Mid-roof with day cab	88	86
7	Class 8	Mid-roof with sleeper cab	76	73
8	Class 8	High-roof with day cab	92	89
9	Class 8	High-roof with sleeper cab	75	72

TABLEAU

Article	Colonne 1 Classe de tracteur routier	Colonne 2 Caractéristiques	Colonne 3 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2014 à 2016	Colonne 4 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2017 à 2020
1	Classe 7	Toit bas	107	104
2	Classe 7	Toit moyen	119	115
3	Classe 7	Toit élevé	124	120
4	Classe 8	Toit bas et cabine de jour	81	80
5	Classe 8	Toit bas et cabine couchette	68	66
6	Classe 8	Toit moyen et cabine de jour	88	86
7	Classe 8	Toit moyen et cabine couchette	76	73
8	Classe 8	Toit élevé et cabine de jour	92	89
9	Classe 8	Toit élevé et cabine couchette	75	72

CO₂ emission standards — 2021 model year and subsequent model years

(1.1) Subject to subsections (7) and (8) and section 28, for the 2021 model year and subsequent model years, every tractor and incomplete tractor referred to in one of the following paragraphs must, for the duration of the tractor or incomplete tractor's useful life, have a CO₂ emission rate that does not exceed the applicable CO₂ emission standard set out in the table to paragraph (a) or (b) for the class of tractor and model year in question:

(a) in the case of a tractor or incomplete tractor that has a GCWR of less than 54 431 kg (120,000 pounds),

Norme d'émissions de CO₂ — année de modèle 2021 et années de modèle ultérieures

(1.1) Sous réserve des paragraphes (7) et (8) et de l'article 28, pour l'année de modèle 2021 et les années de modèle ultérieures, le taux d'émissions de CO₂ des tracteurs routiers et des tracteurs routiers incomplets visés à l'un des alinéas ci-après ne peut dépasser, au cours de la durée de vie utile des tracteurs routiers ou des tracteurs routiers incomplets, la norme d'émissions de CO₂ applicable prévue au tableau des alinéas a) ou b) pour la classe de tracteur routier et l'année de modèle en cause :

a) ceux dont le PNBC est inférieur à 54 431 kg (120 000 lb) :

TABLE

Item	Column 1 Class of Tractor	Column 2 Characteristics	Column 3 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2021 to 2023 Model Years	Column 4 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2024 to 2026 Model Years	Column 5 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2027 and Subsequent Model Years
1	Class 7	Low-roof	105.5	99.8	96.2
2	Class 7	Mid-roof	113.2	107.1	103.4
3	Class 7	High-roof	113.5	106.6	100.0
4	Class 8	Low-roof with day cab	80.5	76.2	73.4
5	Class 8	Low-roof with sleeper cab	72.3	68.0	64.1
6	Class 8	Mid-roof with day cab	85.4	80.9	78.0
7	Class 8	Mid-roof with sleeper cab	78.0	73.5	69.6
8	Class 8	High-roof with day cab	85.6	80.4	75.7
9	Class 8	High-roof with sleeper cab	75.7	70.7	64.3

TABLEAU

Article	Colonne 1 Classe de tracteur routier	Colonne 2 Caractéristiques	Colonne 3 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2021 à 2023	Colonne 4 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2024 à 2026	Colonne 5 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2027 et ultérieures
1	Classe 7	Toit bas	105,5	99,8	96,2
2	Classe 7	Toit moyen	113,2	107,1	103,4
3	Classe 7	Toit élevé	113,5	106,6	100,0
4	Classe 8	Toit bas et cabine de jour	80,5	76,2	73,4
5	Classe 8	Toit bas et cabine couchette	72,3	68,0	64,1
6	Classe 8	Toit moyen et cabine de jour	85,4	80,9	78,0
7	Classe 8	Toit moyen et cabine couchette	78,0	73,5	69,6
8	Classe 8	Toit élevé et cabine de jour	85,6	80,4	75,7
9	Classe 8	Toit élevé et cabine couchette	75,7	70,7	64,3

(b) in the case of a tractor or incomplete tractor that has a GCWR of 54 431 kg (120,000 pounds) or more, other than a heavy-haul tractor or an incomplete tractor that is to become a heavy-haul tractor,

b) ceux dont le PNBC est égal ou supérieur à 54 431 kg (120 000 lb), à l'exclusion des tracteurs routiers à chargement lourd et des tracteurs routiers incomplets destinés à être des tracteurs routiers à chargement lourd :

TABLE

Item	Column 1 Class of Tractor	Column 2 Characteristics	Column 3 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2021 to 2023 Model Years	Column 4 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2024 to 2026 Model Years	Column 5 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2027 and Subsequent Model Years
1	Class 8	Low-roof with day cab	51.8	48.7	47.0
2	Class 8	Low-roof with sleeper cab	45.3	42.5	40.6
3	Class 8	Mid-roof with day cab	54.1	50.9	49.1
4	Class 8	Mid-roof with sleeper cab	47.9	45.0	43.0
5	Class 8	High-roof with day cab	54.1	50.3	48.0
6	Class 8	High-roof with sleeper cab	46.9	43.4	40.6

TABLEAU

Article	Colonne 1 Classe de tracteur routier	Colonne 2 Caractéristiques	Colonne 3 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2021 à 2023	Colonne 4 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2024 à 2026	Colonne 5 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2027 et ultérieures
1	Classe 8	Toit bas et cabine de jour	51,8	48,7	47,0
2	Classe 8	Toit bas et cabine couchette	45,3	42,5	40,6
3	Classe 8	Toit moyen et cabine de jour	54,1	50,9	49,1
4	Classe 8	Toit moyen et cabine couchette	47,9	45,0	43,0

Article	Colonne 1 Classe de tracteur routier	Colonne 2 Caractéristiques	Colonne 3 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2021 à 2023	Colonne 4 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2024 à 2026	Colonne 5 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2027 et ultérieures
5	Classe 8	Toit élevé et cabine de jour	54,1	50,3	48,0
6	Classe 8	Toit élevé et cabine couchette	46,9	43,4	40,6

CO₂ emission standards — heavy-haul tractors

(1.2) For the 2021 model year and subsequent model years, every heavy-haul tractor and incomplete tractor that is to become a heavy-haul tractor must, for the duration of the useful life of the heavy-haul tractor or incomplete tractor that is to become a heavy-haul tractor, have a CO₂ emission rate that does not exceed the following CO₂ emission standard:

- (a)** for the 2021 to 2023 model years, 52.4 grams of CO₂ per short ton-mile;
- (b)** for the 2024 to 2026 model years, 50.2 grams of CO₂ per short ton-mile; and
- (c)** for the 2027 model year and subsequent model years, 48.3 grams of CO₂ per short ton-mile.

Modelling CO₂ emissions to demonstrate compliance

(2) The CO₂ emission rate must be determined in accordance with sections 501 and 520 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR,

- (a)** using the version of the GEM computer simulation model applicable for the model year in question; and
- (b)** in the case of tractors and incomplete tractors of the 2021 model year or a subsequent model year that are plug-in hybrid vehicles or fuel cell vehicles powered by any fuel other than hydrogen, taking into account the powertrain testing procedure set out in section 550 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR.

Reference in CFR — interpretation

(3) For the purposes of subsection (2), a reference in the CFR to “regulatory subcategory” is to be read as a reference to the fleet referred to in one of

Norme d'émissions de CO₂ — tracteur routier à chargement lourd

(1.2) Pour l'année de modèle 2021 et les années de modèle ultérieures, le taux d'émissions de CO₂ des tracteurs routiers à chargement lourd ou des tracteurs routiers incomplets destinés à être des tracteurs routiers à chargement lourd ne peut dépasser, au cours de la durée de vie utile des tracteurs routiers à chargement lourd ou des tracteurs routiers incomplets destinés à être des tracteurs routiers à chargement lourd, la norme d'émissions de CO₂ suivante :

- a)** pour les années de modèle 2021 à 2023, 52,4 grammes de CO₂ par tonne courte-mille;
- b)** pour les années de modèle 2024 à 2026, 50,2 grammes de CO₂ par tonne courte-mille;
- c)** pour l'année de modèle 2027 et les années de modèle ultérieures, 48,3 grammes de CO₂ par tonne courte-mille.

Simulation des émissions de CO₂ pour établir la conformité

(2) Le taux d'émissions de CO₂ est obtenu conformément aux articles 501 et 520 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR :

- a)** au moyen de la version du modèle de simulation informatique GEM applicable pour l'année de modèle en cause;
- b)** compte tenu de la procédure d'essai du groupe motopropulseur visée à l'article 550 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, dans le cas de tracteurs routiers ou des tracteurs routiers incomplets de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure qui sont des véhicules hybrides rechargeables ou des véhicules à pile à combustible propulsés par tout autre carburant que de l'hydrogène.

Mention dans le CFR — interprétation

(3) Pour l'application du paragraphe (2), « regulatory subcategory » dans le CFR vise le parc visé à l'un des sous-alinéas 18(3)a)(ix) à (xv) qui regroupe le même type de

subparagraphs 18(3)(a)(ix) to (xv) that includes the same type of tractors and incomplete tractors as those to which the simulation model is being applied.

Electric vehicles

(4) For the purposes of this section and sections 34 to 47, the CO₂ emission rate of tractors and incomplete tractors that are electric vehicles is zero grams of CO₂ per short ton-mile.

Weight reduction technologies

(5) For greater certainty, CO₂ emission credits for weight reduction technologies other than those that are referred to in section 520(e) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR may be obtained under section 41.

(2) The portion of subsection 27(6) of the Regulations before paragraph (b) is replaced by the following:

Alternative method for measuring drag area

(6) Instead of the method referred to in section 525(b) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR, a company may elect to measure the tractor's drag area (C_DA) in accordance with any other method referred to in that section if,

(a) in the case of a tractor that is covered by an EPA certificate, the election has been approved by the EPA for that tractor and the company provides the Minister with evidence of the EPA approval; and

(3) Subsections 27(7) to (9) of the Regulations are replaced by the following:

Option to conform to standards for heavier vehicles

(7) For any given vehicle referred to in subsection (1) or (1.1), a company may elect to have the vehicle conform to the emission standards applicable to a vehicle service class that includes vehicles that are heavier than those included in the vehicle service class to which the vehicle belongs, for a period that is equivalent to the useful life of those heavier vehicles, instead of the standards set out in subsection (1) or (1.1) that are applicable to the vehicle service class to which the vehicle belongs.

Calculation using fleets and subfleets

(8) A company may, instead of complying with subsection (1), (1.1) or (1.2), elect to group all its tractors and incomplete tractors of a given model year into fleets or subfleets, as the case may be, in accordance with section 18 and participate in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47.

tracteurs routiers et de tracteurs routiers incomplets que ceux qui sont soumis au modèle de simulation.

Véhicules électriques

(4) Pour l'application du présent article et des articles 34 à 47, le taux d'émissions de CO₂ des tracteurs routiers et des tracteurs routiers incomplets qui sont des véhicules électriques est de zéro gramme de CO₂ par tonne courte-mille.

Technologies de réduction du poids

(5) Il est entendu que les points relatifs aux émissions de CO₂ pour les technologies de réduction du poids qui ne sont pas prévues à l'article 520(e) de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR peuvent être obtenus en vertu de l'article 41.

(2) Le passage du paragraphe 27(6) du même règlement précédant l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :

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'article 525(b) de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, l'entreprise peut choisir de la mesurer conformément à toute autre méthode à laquelle renvoie cet article, si :

a) dans le cas d'un tracteur routier visé par un certificat de l'EPA, ce choix a été approuvé par l'EPA pour ce tracteur routier et l'entreprise en fournit la preuve au ministre;

(3) Les paragraphes 27(7) à (9) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Choix de se conformer aux normes applicables aux véhicules plus lourds

(7) Pour un véhicule donné visé aux paragraphes (1) ou (1.1), l'entreprise peut choisir de l'assujettir aux normes d'émissions applicables à une classe de service qui regroupe des véhicules plus lourds que celle à laquelle le véhicule donné appartient, au cours de la période équivalente à la durée de vie utile de ces véhicules plus lourds, au lieu de l'assujettir aux normes prévues aux paragraphes (1) ou (1.1) applicables à la classe de service à laquelle il appartient.

Calcul par parc et sous-parc

(8) Au lieu de se conformer aux paragraphes (1), (1.1) ou (1.2), l'entreprise peut choisir de regrouper l'ensemble de ses tracteurs routiers et de ses tracteurs routiers incomplets d'une année de modèle donnée dans des parcs et des sous-parcs, selon le cas, conformément à l'article 18 et participer au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47.

Calculation for option under subsection (7)

(8.1) If a company makes an election under subsection (7) in respect of a vehicle and the vehicle's CO₂ emission rate exceeds the standard referred to in that subsection, the company must group all its tractors and incomplete tractors of a given model year into fleets or subfleets, as the case may be, in accordance with section 18 and participate in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47, but must not obtain any credits in respect of the vehicles that conform to that standard.

Family emission limit

(9) For the purposes of subsections (8) and (8.1), every tractor and incomplete tractor within a fleet or subfleet must conform to the CO₂ family emission limit for the fleet or subfleet, as the case may be.

31 The heading before section 28 of the French version of the Regulations is replaced by the following:

Tracteurs routiers spécialisés

32 Section 28 of the Regulations is replaced by the following:

CO₂ emission standards

28 (1) Subject to subsection (2), section 27 applies to vocational tractors.

Maximum number

(2) A company that manufactures or imports vocational tractors for sale in Canada may elect to have a maximum of 5250 of the Class 7 and Class 8 vocational tractors that it manufactures or imports in any period of three consecutive model years conform to the emission standards applicable to vocational vehicles instead of those applicable to vocational tractors, if it reports the election in its end of model year report.

33 (1) Subsection 29(1) of the Regulations is replaced by the following:

Standards

29 (1) Every heavy-duty engine that is a compression-ignition engine of the 2014 model year or a subsequent model year and every heavy-duty engine that is a spark-ignition engine of the 2016 model year or a subsequent model year must, for the duration of the engine's useful life, have N₂O and CH₄ emission values that do not exceed 0.10 g/BHP-hr.

Calcul — choix visé au paragraphe (7)

(8.1) Si elle fait le choix prévu au paragraphe (7) à l'égard de tracteurs routiers dont le taux d'émissions de CO₂ dépasse la norme visée à ce paragraphe, l'entreprise regroupe l'ensemble de ses tracteurs routiers et de ses tracteurs routiers incomplets d'une année de modèle donnée dans des parcs et des sous-parcs, selon le cas, conformément à l'article 18 et participe au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47, mais elle ne peut obtenir de points à l'égard de ses tracteurs routiers qui sont conformes à cette norme.

Limite d'émissions de la famille

(9) Pour l'application des paragraphes (8) et (8.1), chaque tracteur routier ou tracteur routier incomplet dans un parc ou un sous-parc doit être conforme à la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ du parc ou du sous-parc, selon le cas.

31 L'intertitre précédant l'article 28 de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Tracteurs routiers spécialisés

32 L'article 28 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Norme d'émissions de CO₂

28 (1) Sous réserve du paragraphe (2), l'article 27 s'applique aux tracteurs routiers spécialisés.

Nombre maximal

(2) L'entreprise qui fabrique ou importe des tracteurs routiers spécialisés en vue de leur vente au Canada peut choisir d'assujettir un maximum de 5 250 tracteurs routiers spécialisés des classes 7 et 8 qu'elle fabrique ou importe au cours de trois années de modèle consécutives aux normes d'émissions visant les véhicules spécialisés, au lieu de les assujettir aux normes applicables aux tracteurs routiers spécialisés, si elle fait mention de ce choix dans son rapport de fin d'année de modèle.

33 (1) Le paragraphe 29(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Normes

29 (1) La valeur des émissions de N₂O et celle de CH₄ des moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage par compression de l'année de modèle 2014 ou d'une année de modèle ultérieure et des moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage commandé de l'année de modèle 2016 ou d'une année de modèle ultérieures ne peut dépasser, au cours de la durée de vie de ces moteurs, 0,10 g/BHP-h.

(2) The portion of subsection 29(4) of the Regulations before the description of C is replaced by the following:

Fleet calculation

(4) A company that manufactures or imports engines referred to in subsection (1) whose N₂O emission value or CH₄ emission value exceeds the emission standard set out in that subsection must group those engines of a given model year into fleets in accordance with section 18 and must calculate the N₂O or CH₄ emission deficit, as the case may be, for each fleet, expressed in megagrams of CO₂ and rounded in accordance with subsection 35(2), using the formula

$$(A - B) \times C \times D \times E \times F / 1\,000\,000$$

where

- A** is 0.10 g/BHP-hr;
- B** is the N₂O or CH₄ family emission limit for the fleet, as the case may be;

(3) The descriptions of E and F in subsection 29(4) of the Regulations are replaced by the following:

- E** is the engine's useful life, expressed in miles; and
- F** is the global warming potential and is equal to the following number of CO₂ emission credits, expressed in megagrams of CO₂, needed to offset a deficit of N₂O or CH₄:

- (a)** for each megagram of N₂O, 298; and
- (b)** for each megagram of CH₄,
 - (i)** for vehicles of the 2014 to 2020 model years, 25, and
 - (ii)** for vehicles of the 2021 model year and subsequent model years, 34.

(4) Subsection 29(5) of the Regulations is replaced by the following:

Separate calculation

(4.1) For the purposes of subsection (4), if both the N₂O emission value and the CH₄ emission value exceed 0.10 g/BHP-hr, the emission deficit must be calculated separately for N₂O and CH₄.

Family emission limit

(5) For the purposes of subsection (4), every heavy-duty engine within a fleet must conform to the N₂O or CH₄ family emission limit for the fleet.

(2) Le passage du paragraphe 29(4) du même règlement précédant l'élément C de la formule est remplacé par ce qui suit :

Calcul par parc

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

$$(A - B) \times C \times D \times E \times F / 1\,000\,000$$

où :

- A** représente 0,10 g/BHP-h;
- B** la limite d'émissions de la famille applicable au N₂O ou au CH₄, selon le cas;

(3) Les éléments E et F de la formule figurant au paragraphe 29(4) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- E** la durée de vie utile du moteur, exprimée en milles;
- F** le potentiel de réchauffement de la planète équivalant au nombre ci-après de points relatifs aux émissions de CO₂, exprimé en mégagrammes de CO₂, nécessaire pour compenser le déficit de N₂O ou de CH₄, soit :

- a)** pour chaque mégagramme de N₂O, 298;
- b)** pour chaque mégagramme de CH₄ :
 - (i)** pour les véhicules des années de modèle 2014 à 2020, 25,
 - (ii)** pour les véhicules de l'année de modèle 2021 et des années de modèle ultérieures, 34.

(4) Le paragraphe 29(5) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Calcul distinct

(4.1) Pour l'application du paragraphe (4), si la valeur des émissions de N₂O et celle de CH₄ dépassent 0,10 g/BHP-h, la valeur du déficit des émissions de N₂O et celle de CH₄ doivent être calculées séparément.

Limite d'émissions de la famille

(5) Pour l'application du paragraphe (4), chaque moteur de véhicule lourd dans le parc doit être conforme à la limite d'émissions de la famille applicable au N₂O ou au CH₄ du parc.

(5) The portion of subsection 29(8) of the French version of the Regulations before the formula is replaced by the following:

Points pour les faibles émissions de N₂O

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

(6) The descriptions of A and B in subsection 29(8) of the Regulations are replaced by the following:

- A** is 0.04 g/BHP-hr;
- B** is the N₂O family emission limit for the fleet;

(7) The description of E in subsection 29(8) of the Regulations is replaced by the following:

- E** is the engine's useful life, expressed in miles; and

34 Section 30 of the Regulations is replaced by the following:

Standard

30 (1) Subject to subsection (2) and sections 31 and 33, every heavy-duty engine of a given model year must, for the duration of the engine's useful life, have a CO₂ emission value that does not exceed the following CO₂ emission standard:

- (a)** in the case of a spark-ignition engine of the 2016 to 2020 model years, 627 g/BHP-hr;
- (b)** in the case of a spark-ignition engine of the 2021 model year or a subsequent model year other than a heavy heavy-duty engine, 627 g/BHP-hr;
- (c)** in the case of a compression-ignition engine of the 2014 to 2020 model years, the applicable standard set out in the table to this paragraph;

TABLE

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 to 2020	576	576	555	487	460

(5) Le passage du paragraphe 29(8) de la version française du même règlement précédant la formule est remplacé par ce qui suit :

Points pour les faibles émissions de N₂O

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

(6) Les éléments A et B de la formule figurant au paragraphe 29(8) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- A** représente 0,04 g/BHP-h;
- B** la limite d'émissions de la famille applicable au N₂O du parc;

(7) L'élément E de la formule figurant au paragraphe 29(8) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- E** la durée de vie utile du moteur, exprimée en milles;

34 L'article 30 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Norme

30 (1) Sous réserve du paragraphe (2) et des articles 31 et 33, la valeur des émissions de CO₂ des moteurs de véhicules lourds d'une année de modèle donnée ne peut dépasser, au cours de la durée de vie utile des moteurs, la norme d'émissions de CO₂ suivante :

- a)** s'agissant de moteurs à allumage commandé des années de modèle 2016 à 2020, 627 g/BHP-h;
- b)** s'agissant de moteurs à allumage commandé autres que les gros moteurs de véhicules lourds de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure, 627 g/BHP-h;
- c)** s'agissant de moteurs à allumage par compression des années de modèle 2014 à 2020, la norme applicable prévue au tableau du présent alinéa :

TABLEAU

Article	Colonne 1 Année de modèle	Colonne 2 Petit moteur de véhicule lourd (g/BHP-h)	Colonne 3 Moteur moyen de véhicule lourd conçu pour être utilisé dans des véhicules spécialisés (g/BHP-h)	Colonne 4 Gros moteur de véhicule lourd conçu pour être utilisé dans des véhicules spécialisés (g/BHP-h)	Colonne 5 Moteur moyen de véhicule lourd conçu pour être utilisé dans des tracteurs routiers (g/BHP-h)	Colonne 6 Gros moteur de véhicule lourd conçu pour être utilisé dans des tracteurs routiers (g/BHP-h)
1	2014 à 2016	600	600	567	502	475
2	2017 à 2020	576	576	555	487	460

(d) in the case of a compression-ignition engine of the 2021 model year or a subsequent model year or a heavy heavy-duty engine that is a spark-ignition engine of the 2021 model year or a subsequent model year, the applicable standard set out in the table to this paragraph.

d) s'agissant de moteurs à allumage par compression de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure ou de gros moteurs de véhicules lourds qui sont des moteurs à allumage commandé de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure, la norme applicable prévue au tableau du présent alinéa :

TABLE

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	2021-2023	563	545	513	473	447
2	2024-2026	555	538	506	461	436
3	2027 and subsequent	552	535	503	457	432

TABLEAU

Article	Colonne 1 Année de modèle	Colonne 2 Petit moteur de véhicule lourd (g/BHP-h)	Colonne 3 Moteur moyen de véhicule lourd conçu pour être utilisé dans des véhicules spécialisés (g/BHP-h)	Colonne 4 Gros moteur de véhicule lourd conçu pour être utilisé dans des véhicules spécialisés (g/BHP-h)	Colonne 5 Moteur moyen de véhicule lourd conçu pour être utilisé dans des tracteurs routiers (g/BHP-h)	Colonne 6 Gros moteur de véhicule lourd conçu pour être utilisé dans des tracteurs routiers (g/BHP-h)
1	2021 à 2023	563	545	513	473	447
2	2024 à 2026	555	538	506	461	436
3	2027 et années de modèle ultérieures	552	535	503	457	432

Election — spark-ignition engines

(2) A company may elect to have any of its spark ignition engines referred to in paragraph (1)(a) or (b) conform to the emission standard set out in paragraph (1)(c) or (d) that is applicable to compression ignition engines of the same model year instead of the standard set out in paragraph (1)(a) or (b).

Choix — moteurs à allumage commandé

(2) L'entreprise peut choisir d'assujettir ses moteurs à allumage commandé visés aux alinéas (1)a) ou b) aux normes d'émissions applicables à un moteur à allumage par compression de la même année de modèle visé aux alinéas (1)c) ou d) au lieu de les assujettir aux normes prévues aux alinéas (1)a) ou b).

35 (1) Subsections 31(1) and (2) of the Regulations are replaced by the following:

Alternative emission standard — 2014 to 2016 model years

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

Alternative emission standard — 2013 to 2016 model years

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

(2) Section 31 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (4):

Alternative emission standards — 2024 to 2026 model years

(5) For the 2024 to 2026 model years, a company may elect to have its medium heavy-duty or heavy heavy-duty engines conform to the applicable alternative CO₂ emission standard referred to in section 150(p)(2) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart B, of the CFR instead of the applicable standard set out in paragraph 30(1)(c), if all its medium heavy-duty or heavy heavy-duty engines of the 2020 model year conform to the standards applicable to medium heavy-duty or heavy heavy-duty engines of the 2021 model year set out in paragraph 30(1)(c).

Use of credits

(6) Despite paragraph 44(b), if a company makes the election referred to in subsection (4), credits obtained for an averaging set of medium heavy-duty or heavy heavy-duty engines of the 2018 to 2024 model years may be used in respect of the same averaging set of medium heavy-duty or heavy heavy-duty engines of a model year subsequent to the model year in respect of which the credits were obtained, ending with the 2030 model year.

35 (1) Les paragraphes 31(1) et (2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Norme de rechange — années de modèle 2014 à 2016

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

Norme de rechange — années de modèle 2013 à 2016

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

(2) L'article 31 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (4), de ce qui suit :

Norme de rechange — années de modèle 2024 à 2026

(5) Pour les années de modèle de 2024 à 2026, l'entreprise peut choisir d'assujettir ses moteurs moyens de véhicules lourds ou ses gros moteurs de véhicules lourds à la norme de rechange applicable relative aux émissions de CO₂ mentionnée à l'article 150(p)(2) de la sous-partie B, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR au lieu de les assujettir à la norme applicable prévue à l'alinéa 30(1)c), si tous ses moteurs moyens de véhicules lourds ou ses gros moteurs de véhicules lourds de l'année de modèle 2020 sont conformes aux normes applicables à ces moteurs de l'année de modèle 2021 prévue à l'alinéa 30(1)c).

Utilisation des points

(6) Malgré l'alinéa 44b), si l'entreprise fait le choix visé au paragraphe (4), les points obtenus pour un groupe de calcul de points de moteurs moyens de véhicules lourds ou de gros moteurs de véhicules lourds des années de modèle de 2018 à 2024 peuvent être utilisés à l'égard d'un même groupe de calcul de points de moteurs moyens de véhicules lourds ou de gros moteurs de véhicules lourds d'une année de modèle qui suit celle à l'égard de laquelle les points ont été obtenus et jusqu'à l'année de modèle 2030.

Election under subsection (5)

(7) A company that elects to have its engines conform to the alternative CO₂ emission standard referred to in subsection (5) for the 2024 model year must have its engines conform to that standard for the 2025 and 2026 model years.

36 The portion of subsection 32(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Value

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

37 Section 33 of the Regulations is replaced by the following:

Calculation using fleets and subfleets

33 (1) A company may, instead of complying with section 30 or subsection 31(2), as the case may be, elect to group all its heavy-duty engines of a given model year into fleets, in accordance with section 18, and participate in the CO₂ emission credit system set out in sections 34 to 47.

CO₂ family certification level

(2) For the purposes of subsection (1), every heavy-duty engine within a fleet must conform to the CO₂ family certification level for the fleet.

Trailers**CO₂ emission standards — full-aero box van trailers**

33.1 (1) Subject to section 33.3, every full-aero box van trailer of the 2018 model year or a subsequent model year must, for the duration of the trailer's useful life, have a CO₂ emission rate that does not exceed the CO₂ emission standard set out in the table to this subsection for the type of trailer and model year in question.

Choix visé au paragraphe (5)

(7) L'entreprise qui choisit d'assujettir ses moteurs de l'année de modèle 2024 à la norme de rechange d'émissions de CO₂ visée au paragraphe (5) doit assujettir ses moteurs des années de modèle 2025 et 2026 à cette norme.

36 Le passage du paragraphe 32(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Valeur

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

37 L'article 33 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Calcul par parc et sous-parc

33 (1) Au lieu de se conformer à l'article 30 ou au paragraphe 31(2), selon le cas, l'entreprise peut choisir de regrouper l'ensemble de ses moteurs de véhicules lourds d'une année de modèle donnée dans des parcs conformément à l'article 18 et participer au système de points relatifs aux émissions de CO₂ prévu aux articles 34 à 47.

Niveau de certification de la famille applicable au CO₂

(2) Pour l'application du paragraphe (1), chaque moteur de véhicule lourd dans le parc doit être conforme au niveau de certification de la famille applicable au CO₂ du parc.

Remorques**Normes d'émissions de CO₂ — remorques fourgons totalement aérodynamiques**

33.1 (1) Sous réserve de l'article 33.3, le taux d'émissions de CO₂ des remorques fourgons totalement aérodynamiques de l'année de modèle 2018 ou d'une année de modèle ultérieure ne peut, au cours de la durée de vie utile de ces remorques, dépasser la norme d'émissions de CO₂ prévue au tableau du présent paragraphe pour le type de remorque et l'année de modèle en cause :

TABLE

Item	Column 1 Type of Trailer	Column 2 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2018 to 2020 Model Years	Column 3 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2021 to 2023 Model Years	Column 4 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2024 to 2026 Model Years	Column 5 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2027 and Subsequent Model Years
1	Short dry box van trailers	125.4	123.7	120.9	118.8
2	Long dry box van trailers	81.3	78.9	77.2	75.7
3	Short refrigerated box van trailers	129.1	127.5	124.7	122.7
4	Long refrigerated box van trailers	83.0	80.6	78.9	77.4

TABLEAU

Article	Colonne 1 Type de remorque	Colonne 2 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2018 à 2020	Colonne 3 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2021 à 2023	Colonne 4 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2024 à 2026	Colonne 5 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2027 et ultérieures
1	Remorque fourgon non frigorifique courte	125,4	123,7	120,9	118,8
2	Remorque fourgon non frigorifique longue	81,3	78,9	77,2	75,7
3	Remorque fourgon frigorifique courte	129,1	127,5	124,7	122,7
4	Remorque fourgon frigorifique longue	83,0	80,6	78,9	77,4

CO₂ emission standards — partial-aero box van trailers

(2) For the 2018 model year and subsequent model years, every partial-aero box van trailer must, for the duration of the trailer’s useful life, have a CO₂ emission rate that does not exceed the CO₂ emission standard set out in the table to this subsection for the type of trailer and model year in question.

Norme d'émissions de CO₂ — remorques fourgons partiellement aérodynamiques

(2) Pour l’année de modèle 2018 et les années de modèle ultérieures, le taux d’émissions de CO₂ des remorques fourgons partiellement aérodynamiques ne peut dépasser, au cours de la durée de vie utile de ces remorques, la norme d’émissions de CO₂ prévue au tableau du présent paragraphe pour le type de remorque et l’année de modèle en cause :

TABLE

Item	Column 1 Type of Trailer	Column 2 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2018 to 2020 Model Years	Column 3 CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2021 and Subsequent Model Years
1	Short dry box van trailers	125.4	123.7
2	Long dry box van trailers	81.3	80.6
3	Short refrigerated box van trailers	129.1	127.5
4	Long refrigerated box van trailers	83.0	82.3

TABLEAU

Article	Colonne 1 Type de remorque	Colonne 2 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2018 à 2020	Colonne 3 Norme d'émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2021 et ultérieures
1	Remorque fourgon non frigorifique courte	125,4	123,7
2	Remorque fourgon non frigorifique longue	81,3	80,6
3	Remorque fourgon frigorifique courte	129,1	127,5
4	Remorque fourgon frigorifique longue	83,0	82,3

Demonstrating compliance

(3) The CO₂ emission rate for each trailer must be determined in accordance with sections 501 and 515 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR, taking into account section 150(x) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart B, of the CFR.

Definition of fleet — trailers

33.2 (1) For the purposes of this section and section 33.3, **fleet** refers to the full-aero box van trailers that a company imports or manufactures in Canada for the purpose of sale in Canada to the first retail purchaser and that are grouped in accordance with this section.

Exclusions

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

- (a)** the full-aero box van trailers that it manufactures and that will be used in Canada solely for the purpose of exhibition, demonstration, evaluation or testing, if it reports the election in its end of model year report; and
- (b)** the full-aero box van trailers that it imports solely for the purpose of exhibition, demonstration, evaluation or testing, if it makes a declaration in accordance with section 60 and it reports the election in its end of model year report.

Fleet composition

(3) A company must group its full-aero box van trailers of the same model year into fleets that are composed solely of the trailers referred to in one of the following paragraphs:

- (a)** short dry box van trailers;
- (b)** long dry box van trailers;

Établissement de la conformité

(3) Le taux d'émissions de CO₂ de chaque remorque est obtenu conformément aux articles 501 et 515 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, compte tenu de l'article 150(x) de la sous-partie B, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

Définition de parc — remorques

33.2 (1) Pour l'application du présent article et de l'article 33.3, **parc** vise les remorques fourgons totalement aérodynamiques destinées à la vente au Canada au premier usager qu'une entreprise fabrique ou importe au Canada, qui sont et qui sont regroupées conformément au présent article.

Exclusions

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

- a)** les remorques fourgons totalement aérodynamiques qu'elle fabrique et qui sont destinées à être utilisées 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 remorques fourgons totalement aérodynamiques qu'elle importe et qui sont destinées à être utilisées à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales, si elle présente une justification conforme à l'article 60 et si elle fait mention de son choix de les exclure dans son rapport de fin d'année de modèle.

Composition d'un parc

(3) L'entreprise regroupe ses remorques fourgons totalement aérodynamiques de la même année de modèle dans les parcs composés chacun uniquement des remorques visées à l'un des alinéas suivants :

- a)** les remorques fourgons non frigorifiques courtes;
- b)** les remorques fourgons non frigorifiques longues;

- (c) short refrigerated box van trailers;
- (d) long refrigerated box van trailers.

Subfleets

(4) For the purposes of section 33.3, a company must group the trailers of a fleet into subfleets that include trailers with an identical CO₂ family emission limit.

Election – fleet average standard

33.3 (1) For the 2027 model year and subsequent model years, a company may, instead of complying with subsection 33.1(1), elect to group all of its full-aero box van trailers of a given model year into fleets and subfleets in accordance with section 33.2 and comply with this section.

Fleet average standard

(2) The average CO₂ emission value for each of a company’s fleets of full-aero box van trailers must for the duration of the trailer’s useful life, not exceed the fleet average CO₂ emission standard set out in the table to this subsection for the type of trailer in question.

TABLE

Column 1		Column 2
Item	Type of Trailer	Fleet Average CO ₂ Emission Standard (grams of CO ₂ per short ton-mile) for 2027 and Subsequent Model Years
1	Short dry box van trailers	118.8
2	Long dry box van trailers	75.7
3	Short refrigerated box van trailers	122.7
4	Long refrigerated box van trailers	77.4

Calculation of average CO₂ emission value

(3) For each of its fleets of full-aero box van trailers of a given model year, a company must calculate the fleet average CO₂ emission value, expressed in grams of CO₂ per short ton-mile, in accordance with the formula

$$[\sum (A \times B)]/C$$

where

A is the family emission limit for each subfleet in the fleet;

- c) les remorques fourgons frigorifiques courtes;
- d) les remorques fourgons frigorifiques longues.

Sous-parcs de remorques

(4) Pour l’application de l’article 33.3, l’entreprise regroupe les remorques d’un parc dans des sous-parcs de remorques ayant des limites d’émissions de la famille applicables au CO₂ identiques.

Choix – norme moyenne du parc

33.3 (1) Pour les années de modèle 2027 et les années de modèle ultérieures, l’entreprise peut, au lieu de se conformer au paragraphe 33.1(1), choisir de regrouper l’ensemble de ses remorques fourgons totalement aérodynamiques d’une année de modèle donnée dans des parcs et des sous-parcs conformément à l’article 33.2 et de se conformer au présent article.

Norme moyenne du parc

(2) La valeur moyenne d’émissions de CO₂ pour chaque parc de remorques fourgons totalement aérodynamiques d’une entreprise ne doit pas dépasser, au cours de la durée de vie utile de ces remorques, la norme moyenne d’émissions de CO₂ prévue au tableau du présent paragraphe pour le type de remorque en cause :

TABLEAU

Colonne 1		Colonne 5
Article	Type de remorque	Norme moyenne d’émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille) pour les années de modèle 2027 et ultérieures
1	Remorque fourgon non frigorifique courte	118,8
2	Remorque fourgon non frigorifique longue	75,7
3	Remorque fourgon frigorifique courte	122,7
4	Remorque fourgon frigorifique longue	77,4

Calcul des valeurs moyennes d’émissions de CO₂

(3) Pour chacun de ses parcs de remorques fourgons totalement aérodynamiques d’une année de modèle donnée, l’entreprise calcule la valeur moyenne d’émissions de CO₂, exprimée en grammes de CO₂ par tonne courte-mille, selon la formule suivante :

$$[\sum (A \times B)]/C$$

où :

A représente la limite d’émissions de la famille de chaque sous-parc de remorques dans le parc;

- B** is the number of trailers in the subfleet; and
- C** is the number of trailers in the fleet.

Alternative method for measuring drag area

(4) Instead of the method referred to in section 525(a) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR, a company may elect to measure a trailer’s drag area (C_DA) in accordance with any other method referred to in that section if,

- (a)** in the case of a trailer that is covered by an EPA certificate, the election has been approved by the EPA for that trailer and the company provides the Minister with evidence of the EPA approval; and
- (b)** in the case of a trailer that is not covered by an EPA certificate, the company provides the Minister with evidence demonstrating that the alternative method for measuring the trailer’s drag area referred to in this subsection is more representative of that trailer’s drag area.

Family emission limit

(5) For the purposes of subsection (2), every full-aero box van trailer within a fleet must, for the duration of the trailer’s useful life, conform to a CO₂ family emission limit that does not exceed the limit set out in the table to this subsection for the type of trailer in question.

TABLE

Item	Column 1 Type of Trailer	Column 2 CO ₂ Emission Limit (grams of CO ₂ per short ton-mile)
1	Short dry box van trailers	125.4
2	Long dry box van trailers	81.3
3	Short refrigerated box van trailers	129.1
4	Long refrigerated box van trailers	83.0

38 (1) The description of D in paragraph 35(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:

- D** is the useful life of the vehicles of the fleet, expressed in miles;

- B** le nombre de remorques dans le sous-parc;
- C** le nombre de remorques dans le parc.

Méthode de remplacement de mesure de la surface de traînée

(4) Au lieu de mesurer la surface de traînée (C_DA) d’une remorque conformément à la méthode visée à l’article 525(a) de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, l’entreprise peut choisir de la mesurer conformément à toute autre méthode à laquelle renvoie cet article, si :

- a)** dans le cas d’une remorque visée par un certificat de l’EPA, ce choix a été approuvé par l’EPA pour cette remorque et l’entreprise en fournit la preuve au ministre;
- b)** dans le cas d’une remorque non visée par un certificat de l’EPA, l’entreprise fournit au ministre une preuve établissant que la méthode de remplacement pour mesurer la surface de traînée visée au présent paragraphe est plus représentative de la surface de traînée pour cette remorque.

Limite d’émissions de la famille

(5) Pour l’application du paragraphe (2), chaque remorque fourgon totalement aérodynamique dans un parc doit être conforme à une limite d’émissions de la famille applicable au CO₂ qui ne dépasse pas, au cours de la durée de vie utile de la remorque, la limite d’émissions de CO₂ prévue au tableau du présent paragraphe pour le type de remorque en cause :

TABLEAU

Article	Colonne 1 Type de remorque	Colonne 2 Limite d’émissions de CO ₂ (grammes de CO ₂ par tonne courte-mille)
1	Remorque fourgon non frigorifique courte	125,4
2	Remorque fourgon non frigorifique longue	81,3
3	Remorque fourgon frigorifique courte	129,1
4	Remorque fourgon frigorifique longue	83,0

38 (1) L’élément D de la formule figurant à l’alinéa 35(1)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- D** la durée de vie utile des véhicules du parc, exprimée en milles;

(2) The descriptions of A and B in paragraph 35(1)(b) of the Regulations are replaced by the following:

- A** is the CO₂ emission standard under subsection 26(1) or (1.1) that applies to the vehicles of the subfleet, expressed in grams of CO₂ per short ton-mile,
- B** is the CO₂ family emission limit for the subfleet, expressed in grams of CO₂ per short ton-mile,

(3) The description of E in paragraph 35(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:

- E** is the useful life of the vehicles of the subfleet, expressed in miles;

(4) The descriptions of A to C in paragraph 35(1)(c) of the Regulations are replaced by the following:

- A** is the CO₂ emission standard under subsection 27(1), (1.1) or (1.2) that applies to the tractors and incomplete tractors of the subfleet, expressed in grams of CO₂ per short ton-mile,
- B** is the CO₂ family emission limit for the subfleet, expressed in grams of CO₂ per short ton-mile,
- C** is the payload for the tractors and incomplete tractors, which is
 - (i) 12.5 short tons for Class 7 tractors and incomplete tractors,
 - (ii) 19 short tons for Class 8 tractors and incomplete tractors other than heavy-haul tractors and incomplete tractors that are to become heavy-haul tractors, and
 - (iii) 43 short tons for heavy-haul tractors and incomplete tractors that are to become heavy-haul tractors,

(5) The description of E in paragraph 35(1)(c) of the Regulations is replaced by the following:

- E** is the useful life of the tractors or incomplete tractors of the subfleet, expressed in miles; and

(6) The descriptions of A to C in paragraph 35(1)(d) of the Regulations are replaced by the following:

- A** is the CO₂ emission standard that applies to the fleet of heavy-duty engines under section 30 or subsection 31(2) or (5), as the case may be, expressed in grams per brake horsepower-hour,

(2) Les éléments A et B de la formule figurant à l'alinéa 35(1)(b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- A** la norme d'émissions de CO₂ prévue aux paragraphes 26(1) ou (1.1) applicable aux véhicules du sous-parc, exprimée en grammes de CO₂ par tonne courte-mille,
- B** la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ du sous-parc, exprimée en grammes de CO₂ par tonne courte-mille,

(3) L'élément E de la formule figurant à l'alinéa 35(1)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- E** la durée de vie utile des véhicules du sous-parc, exprimée en milles;

(4) Les éléments A à C de la formule figurant à l'alinéa 35(1)(c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- A** la norme d'émissions de CO₂ prévue aux paragraphes 27(1), (1.1) ou (1.2) applicable aux tracteurs routiers et tracteurs routiers incomplets du sous-parc, exprimée en grammes de CO₂ par tonne courte-mille,
- B** la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ pour le sous-parc, exprimée en grammes de CO₂ par tonne courte-mille,
- C** la charge utile, soit :
 - (i) 12,5 tonnes courtes pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 7,
 - (ii) 19 tonnes courtes pour les tracteurs routiers et les tracteurs routiers incomplets de classe 8, autres que les tracteurs routiers à chargement lourd et les tracteurs routiers incomplets destinés à être des tracteurs routiers à chargement lourd,
 - (iii) 43 tonnes courtes pour les tracteurs routiers à chargement lourd et les tracteurs routiers incomplets destinés à être des tracteurs routiers à chargement lourd,

(5) L'élément E de la formule figurant à l'alinéa 35(1)(c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- E** la durée de vie utile des tracteurs routiers ou des tracteurs routiers incomplets du sous-parc, exprimée en milles;

(6) Les éléments A à C de la formule figurant à l'alinéa 35(1)(d) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- A** la norme d'émissions de CO₂ prévue à l'article 30 ou aux paragraphes 31(2) ou (5), selon le cas, applicable au parc de moteurs de véhicules lourds, exprimée en grammes par BHP-heure,

- B** is the CO₂ family certification level for the fleet, subject to subsection (3), expressed in grams of CO₂ per brake horsepower-hour,
- C** is the transient cycle conversion factor calculated in accordance with the applicable variable “CF” in section 705(b) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart H, of the CFR, except that a reference to “production volumes” in that section must be read as a reference to the “number of engines of that engine family that a company imports or manufactures in Canada for the purpose of sale in Canada to the first retail purchaser”,

(7) The description of E in paragraph 35(1)(d) of the Regulations is replaced by the following:

- E** is the useful life of the engines of the fleet, expressed in miles.

39 Section 36 of the Regulations is replaced by the following:

Obtaining additional credits

36 (1) A company may obtain additional credits for vehicles or engines

- (a) of the 2014 to 2020 model years in accordance with sections 37 to 41;
- (b) of the 2021 to 2027 model years in accordance with sections 40.1 and 41; and
- (c) of the 2028 model year and subsequent model years in accordance with section 41.

Limitation

(2) Additional credits may only be obtained once for a vehicle or engine with regard to the same type of greenhouse gas emission reduction technology.

40 The descriptions of emission rate A and emission rate B in subsection 38(2) of the Regulations are replaced by the following:

emission rate A is the emission test result, expressed in grams of CO₂ per short ton-mile, obtained by an equivalent conventional vehicle when tested using the duty cycle test set out in section 510 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR, taking into account section 501 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR; and

- B** le niveau de certification de la famille applicable au CO₂ pour le parc, sous réserve du paragraphe (3), exprimé en grammes de CO₂ par BHP-heure,
- C** le facteur de conversion du cycle transitoire, calculé conformément à l'élément « CF » applicable de l'article 705(b) de la sous-partie H, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, où « production volumes », à cet article, visant le « nombre de moteurs de cette famille de moteurs destinés à la vente au Canada au premier usager et qu'une entreprise importe ou fabrique au Canada »,

(7) L'élément E de la formule figurant à l'alinéa 35(1)d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- E** la durée de vie utile des moteurs du parc, exprimée en milles.

39 L'article 36 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Obtention de points supplémentaires

36 (1) L'entreprise peut obtenir des points supplémentaires à l'égard de ses moteurs ou de ses véhicules, selon le cas :

- a) conformément aux articles 37 à 41, pour les années de modèle 2014 à 2020;
- b) conformément aux articles 40.1 et 41, pour les années de modèle 2021 à 2027;
- c) conformément à l'article 41, pour l'année de modèle 2028 et les années de modèle ultérieures.

Limite

(2) Elle ne peut obtenir de points supplémentaires plus d'une fois relativement à un véhicule ou à un moteur pour une même technologie de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

40 Les éléments taux d'émissions A et taux d'émissions B figurant au paragraphe 38(2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

taux d'émissions A représente le résultat des essais d'émissions obtenu par un véhicule ordinaire équivalent, lorsqu'il est mis à l'essai conformément au cycle d'essai prévu à l'article 510 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, compte tenu de l'article 501 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, exprimé en grammes de CO₂ par tonne courte-mille;

emission rate B is the emission test result, expressed in grams of CO₂ per short ton-mile, obtained by the vehicle in question, which is

(a) for an electric vehicle, zero grams of CO₂ per short ton-mile, and

(b) for any other vehicle, subject to subsection (3), the result obtained by the vehicle when tested using the duty cycle test set out in section 510 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR, taking into account sections 501 and 540 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR; and

41 (1) The description of A in subsection 39(2) of the Regulations is replaced by the following:

A is the grams of CO₂ per short ton-mile benefit from A to B testing determined in accordance with,

(a) in the case of a post-transmission hybrid system, section 555 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR, taking into account section 525 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart F, of the CFR, and

(b) in the case of a pre-transmission hybrid system, part 1065 of Title 40, chapter I, subchapter U, of the CFR, or section 555 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR, taking into account section 525 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart F, of the CFR;

(2) The description of D in subsection 39(2) of the Regulations is replaced by the following:

D is the useful life of the vehicles of the fleet or subfleet, as the case may be, expressed in miles.

42 (1) The portion of the description of A in subsection 40(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

A is the benefit obtained from A to B testing, expressed in grams of CO₂ per brake horsepower-hour, determined in accordance with section 615 of Title 40,

taux d'émissions B le résultat des essais d'émissions obtenu par le véhicule en cause et exprimé en grammes de CO₂ par tonne courte-mille, soit :

a) dans le cas d'un véhicule électrique, zéro gramme de CO₂ par tonne courte-mille,

b) dans les autres cas et sous réserve du paragraphe (3), le résultat obtenu par le véhicule lorsqu'il est mis à l'essai conformément au cycle d'essai prévu à l'article 510 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, compte tenu des articles 501 et 540 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR;

41 (1) L'élément A de la formule figurant au paragraphe 39(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

A représente le gain obtenu à partir des essais A à B, exprimé en grammes de CO₂ par tonne courte-mille, calculé :

a) dans le cas d'un système hybride post-transmission, conformément à l'article 555 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR et compte tenu de l'article 525 de la sous-partie F, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR,

b) dans le cas d'un système hybride pré-transmission, conformément à la partie 1065, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR ou à l'article 555 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR, et compte tenu de l'article 525 de la sous-partie F, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR;

(2) L'élément D de la formule figurant au paragraphe 39(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

D la durée de vie utile des véhicules du parc ou du sous-parc, selon le cas, exprimée en milles.

42 (1) Le passage de l'élément A précédant l'alinéa a) de la formule figurant au paragraphe 40(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

A représente le gain obtenu à partir des essais A à B, exprimé en grammes de CO₂ par BHP-heure, calculé conformément à l'article 615 de la

chapter I, subchapter U, part 1036, subpart G of the CFR, or using an alternative procedure if,

(2) The description of D in subsection 40(1) of the Regulations is replaced by the following:

D is the useful life of the engines of the fleet, expressed in miles.

43 The Regulations are amended by adding the following after section 40:

Credit multipliers — 2021 to 2027 model years

40.1 A company that obtains credits under section 35 for its heavy-duty vehicles of the 2021 to 2027 model years that are plug-in hybrid vehicles, electric vehicles or fuel cell vehicles, may multiply the number of credits obtained for those vehicles by the following number:

- (a) 3.5 in the case of plug-in hybrid vehicles;
- (b) 4.5 in the case of electric vehicles; and
- (c) 5.5 in the case of fuel cell vehicles.

44 (1) The description of C in paragraph 41(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:

C is the useful life of the vehicles of the fleet, expressed in miles;

(2) The description of E in subparagraph 41(1)(b)(i) of the Regulations is replaced by the following:

E is the useful life of the vehicles of the subfleet, expressed in miles, or

(3) The portion of the formula in clause 41(1)(b)(ii)(A) of the Regulations before the description of C is replaced by the following:

$$[A - (B \times C)] \times D \times E \times F / 1\,000\,000$$

where

- A** is the CO₂ emission standard under subsection 26(1) or (1.1) that applies to the vocational vehicles and incomplete vocational vehicles of the subfleet, expressed in grams of CO₂ per short ton-mile,
- B** is the CO₂ family emission limit for the subfleet, expressed in grams of CO₂ per short ton-mile,

sous-partie G, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR ou au moyen d'une procédure de rechange si :

(2) L'élément D de la formule figurant au paragraphe 40(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

D la durée de vie utile des moteurs du parc, exprimée en milles.

43 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 40, de ce qui suit :

Multiplicateurs de points — années de modèle 2021 à 2027

40.1 L'entreprise qui obtient des points au titre de l'article 35 pour ses véhicules lourds des années de modèle 2021 à 2027 qui sont des véhicules hybrides rechargeables, des véhicules électriques ou des véhicules à pile à combustible peut multiplier ces points par le nombre suivant :

- a) 3,5, s'il s'agit de véhicules hybrides rechargeables;
- b) 4,5, s'il s'agit de véhicules électriques;
- c) 5,5, s'il s'agit de véhicules à pile à combustible.

44 (1) L'élément C de la formule figurant à l'alinéa 41(1)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

C la durée de vie utile des véhicules du parc, exprimée en milles;

(2) L'élément E de la formule figurant au sous-alinéa 41(1)b)(i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

E la durée de vie utile des véhicules du sous-parc, exprimée en milles,

(3) Le passage de la formule figurant à la division 41(1)b)(ii)(A) du même règlement précédant l'élément C de la formule est remplacé par ce qui suit :

$$[A - (B \times C)] \times D \times E \times F / 1\,000\,000$$

où :

- A** représente la norme d'émissions de CO₂ prévue au paragraphe 26(1) ou (1.1) applicable aux véhicules spécialisés et aux véhicules spécialisés incomplets du sous-parc, exprimée en grammes de CO₂ par tonne courte-mille,
- B** la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ du sous-parc, exprimée en grammes de CO₂ par tonne courte-mille,

(4) The description of F in clause 41(1)(b)(ii)(A) of the Regulations is replaced by the following:

F is the useful life of the vehicles of the subfleet, expressed in miles, or

(5) The portion of the formula in clause 41(1)(b)(ii)(B) of the Regulations before the description of C is replaced by the following:

$$[A - (B \times C)] \times D \times E \times F / 1\,000\,000$$

where

A is the CO₂ emission standard under subsection 27(1), (1.1) or (1.2) that applies to the tractors and incomplete tractors of the subfleet, expressed in grams of CO₂ per short ton-mile,

B is the CO₂ family emission limit for the subfleet, expressed in grams of CO₂ per short ton-mile,

(6) The description of F in clause 41(1)(b)(ii)(B) of the Regulations is replaced by the following:

F is the useful life of the tractors or incomplete tractors of the subfleet, expressed in miles; or

(7) The description of E in subparagraph 41(1)(c)(i) of the Regulations is replaced by the following:

E is the useful life of the vehicles of the fleet, expressed in miles,

(8) The description of (A – B) in subparagraph 41(1)(c)(ii) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(A – B) is the difference between the in-use emission rate of the engine manufactured without the innovative technology and the in-use emission rate of the engine manufactured with the innovative technology, determined in accordance with engine dynamometer A to B testing of pairs of engines differing only with respect to the innovative technology in question, and expressed in grams of CO₂ per brake horsepower-hour,

(9) The description of E in subparagraph 41(1)(c)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

E is the useful life of the engines of the fleet, expressed in miles, or

(4) L'élément F de la formule figurant à la division 41(1)b)(ii)(A) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

F la durée de vie utile des véhicules du sous-parc, exprimée en milles,

(5) Le passage de la formule figurant à la division 41(1)b)(ii)(B) du même règlement précédant l'élément C de la formule est remplacée par ce qui suit :

$$[A - (B \times C)] \times D \times E \times F / 1\,000\,000$$

où :

A représente la norme d'émissions de CO₂ prévue aux paragraphes 27(1), (1.1) ou (1.2) applicable aux tracteurs routiers et aux tracteurs routiers incomplets du sous-parc, exprimée en grammes de CO₂ par tonne courte-mille,

B la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ du sous-parc, exprimée en grammes de CO₂ par tonne courte-mille,

(6) L'élément F de la formule figurant à la division 41(1)b)(ii)(B) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

F la durée de vie utile des tracteurs routiers ou aux tracteurs routiers incomplets du sous-parc, exprimée en milles;

(7) L'élément E de la formule figurant au sous-alinéa 41(1)c)(i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

E la durée de vie utile des véhicules du parc, exprimée en milles,

(8) L'élément (A – B) de la formule figurant au sous-alinéa 41(1)c)(ii) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(A – B) is the difference between the in-use emission rate of the engine manufactured without the innovative technology and the in-use emission rate of the engine manufactured with the innovative technology, determined in accordance with engine dynamometer A to B testing of pairs of engines differing only with respect to the innovative technology in question, and expressed in grams of CO₂ per brake horsepower-hour,

(9) L'élément E de la formule figurant au sous-alinéa 41(1)c)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

E la durée de vie utile des moteurs du parc, exprimée en milles,

(10) The portion of the formula in subparagraph 41(1)(c)(iii) of the Regulations before the description of A is replaced by the following:

$$[A - (B \times C)] \times D \times E \times F/1\,000\,000$$

(11) The description of A in subparagraph 41(1)(c)(iii) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

A is the CO₂ emission standard that applies to the fleet of heavy-duty engines under section 30 or subsection 31(2), as the case may be, expressed in grams of CO₂ per brake horsepower-hour,

(12) The description of B in subparagraph 41(1)(c)(iii) of the Regulations is replaced by the following:

B is the CO₂ family certification level for the fleet, subject to subsection 35(3), expressed in grams of CO₂ per brake horsepower-hour,

(13) The description of F in subparagraph 41(1)(c)(iii) of the Regulations is replaced by the following:

F is the useful life of the engines of the fleet, expressed in miles.

45 Section 44 of the Regulations is replaced by the following:

Use of credits — time limitations

44 For the purposes of section 45, credits obtained for an averaging set of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines of a given model year may be used only in respect of the same averaging set of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines of a model year that

(a) is up to three model years before the model year for which the credits are obtained; or

(b) is up to five model years after the model year for which the credits are obtained.

46 Section 45 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

Credit multiplier

(2.1) Credits obtained by a company for any of the averaging sets of the 2016 to 2020 model years referred to in paragraph (a) or (b) that are used to offset a deficit

(10) Le passage de la formule figurant au sous-alinéa 41(1)c)(iii) du même règlement précédant l'élément A de la formule est remplacée par ce qui suit :

$$[A - (B \times C)] \times D \times E \times F/1\,000\,000$$

(11) L'élément A de la formule figurant au sous-alinéa 41(1)c)(iii) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

A is the CO₂ emission standard that applies to the fleet of heavy-duty engines under section 30 or subsection 31(2), as the case may be, expressed in grams of CO₂ per brake horsepower-hour,

(12) L'élément B de la formule figurant au sous-alinéa 41(1)c)(iii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

B sous réserve du paragraphe 35(3), le niveau de certification de la famille applicable au CO₂ pour le parc, exprimé en grammes de CO₂ par BHP-heure,

(13) L'élément F de la formule figurant au sous-alinéa 41(1)c)(iii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

F la durée de vie utile des moteurs du parc, exprimée en miles.

45 L'article 44 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Utilisation des points — délais

44 Pour l'application de l'article 45, 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 uniquement à l'égard d'un même groupe de calcul de points de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds des années de modèle suivantes :

a) les trois années de modèle qui précèdent l'année à l'égard de laquelle les points ont été obtenus;

b) les cinq années de modèle qui suivent l'année à l'égard de laquelle les points ont été obtenus.

46 L'article 45 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

Compensation

(2.1) Les points accumulés pour un groupe de calcul de points des années de modèle 2016 à 2020 visé aux alinéas a) ou b) qui sont utilisés pour compenser un déficit

incurred for the same averaging set of the 2021 model year or a subsequent model year may be multiplied by

(a) 1.36, in the case of the averaging sets referred to in paragraph (b), (e) or (f) of the definition *averaging set* set out in subsection 1(1); and

(b) 1.25, in the case of the averaging set referred to in paragraph (a) of that definition.

47 Subsection 47(6) of the Regulations is replaced by the following:

Credit multiplier

(6) Early action credits obtained for vocational vehicles, tractors or heavy-duty engines may be multiplied by 1.5 if the company does not use the additional credit multiplier referred to in subsection 38(4), 39(3) or 40(2) for the same vehicles or engines.

48 (1) Subsection 48(1) of the Regulations is replaced by the following:

Deadline

48 (1) A company must submit to the Minister an end of model year report, signed by a person who is authorized to act on behalf of the company, for all heavy-duty vehicles and heavy-duty engines of the 2014 model year and subsequent model years, and all trailers of the 2018 model year and subsequent model years, that it imported or manufactured in Canada, not later than June 30 of the calendar year following the calendar year that corresponds to the model year in question.

Exclusion

(1.1) Subsection (1) does not apply to a company in respect of any of their heavy-duty vehicles or heavy-duty incomplete vehicles that they have altered in accordance with subsection 11(1).

(2) The portion of subsection 48(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Statement

(2) The end of model year report must indicate the model year for which the report is made and must include the following statements by the company for its vehicles, engines and trailers, as applicable:

(3) Subparagraph 48(2)(b)(v) of the Regulations is replaced by the following:

(v) are exempted under subsection 17(1), or

subi à l'égard du même groupe de calcul de points de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure peuvent être multipliés par le nombre suivant :

a) s'agissant des groupes de calcul de points visés aux alinéas b), e) et f) de la définition de *groupe de calcul de points* prévue au paragraphe 1(1), 1,36;

b) s'agissant du groupe de calcul de points visé à l'alinéa a) de cette définition, 1,25.

47 Le paragraphe 47(6) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Multiplicateur de points

(6) Les points d'action précoce obtenus pour les véhicules spécialisés, les tracteurs routiers ou les moteurs de véhicules lourds peuvent être multipliés par 1,5 si l'entreprise n'utilise pas le multiplicateur pour les points supplémentaires prévu aux paragraphes 38(4), 39(3) ou 40(2) pour les mêmes véhicules ou les mêmes moteurs.

48 (1) Le paragraphe 48(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Date limite

48 (1) Au plus tard le 30 juin de l'année civile qui suit l'année civile correspondant à l'année de modèle visée par le rapport, l'entreprise fournit au ministre, pour tous ses véhicules lourds et ses moteurs de véhicules lourds de l'année de modèle 2014 et des années de modèle ultérieures et pour toutes ses remorques de l'année de modèle 2018 et des années de modèle ultérieures qu'elle a importés ou fabriqués au Canada, un rapport de fin d'année de modèle signé par une personne autorisée à agir pour son compte.

Exclusion

(1.1) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard des véhicules lourds ou des véhicules lourds incomplets que l'entreprise a modifiés conformément au paragraphe 11(1).

(2) Le passage du paragraphe 48(2) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Mention

(2) Le rapport de fin d'année de modèle de l'entreprise précise l'année de modèle visée et contient les mentions ci-après pour les véhicules, les moteurs et les remorques de l'entreprise, selon le cas :

(3) Le sous-alinéa 48(2)(b)(v) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(v) soit exemptés aux termes du paragraphe 17(1),

(4) Subparagraph 48(2)(c)(i) of the Regulations is amended by striking out “or” at the end of clause (C), by replacing “and” with “or” at the end of clause (D) and by adding the following after clause (D):

(E) are exempted under subparagraph 17(1.1)(a)(ii) or (b)(ii), and

(5) Subparagraph 48(2)(c)(ii) of the Regulations is amended by striking out “or” at the end of clause (B) and by adding the following after that clause:

(B.1) are covered by an EPA certificate, bear the U.S. information label referred to in subparagraph 53(d)(ii), conform to a N₂O or CH₄ family emission limit, as the case may be, that exceeds the N₂O or CH₄ emission standard applicable to the model year of the engines under these Regulations and, in accordance with subsection 13(7.1), do not conform to subsections 29(4) to (7),

(6) Subparagraph 48(2)(c)(ii) of the Regulations is amended by adding “or” at the end of clause (C) and by adding the following after that clause:

(D) are exempted under subparagraph 17(1.1)(a)(i) or (b)(i); and

(7) Subsection 48(2) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (b) and by adding the following after paragraph (c):

(d) in the case of trailers,

(i) in respect of its full-aero box van trailers of the 2018 to 2026 model years, partial-aero box van trailers, non-box trailers and non-aero box van trailers, that the trailers conform to the applicable standards set out in subsection 16.1(1) or section 33.1, as the case may be,

(ii) that its trailers are exempted under section 17.1,

(iii) that a certain number of its trailers are exempted under section 17.2, and

(iv) in respect of its full-aero box van trailers of the 2027 model year and subsequent model years,

(A) that the trailers conform to the applicable standard set out in subsection 33.1(1),

(B) that the trailers are grouped into one or more fleets in accordance with section 33.2 and the fleet average CO₂ value of each of its fleets conforms to the applicable fleet average CO₂ emission standard set out in subsection 33.3(2), or

(4) Le sous-alinéa 48(2)c)(i) du même règlement est modifié par adjonction, après la division (D), de ce qui suit :

(E) soit exemptés aux termes des alinéas 17(1.1)a)(ii) ou b)(ii),

(5) Le sous-alinéa 48(2)c)(ii) du même règlement est modifié par adjonction, après la division (B), de ce qui suit :

(B.1) soit visés par un certificat de l'EPA, munis de l'étiquette américaine d'information visée au sous-alinéa 53d)(ii), conformes à une limite d'émissions de la famille applicable au N₂O ou au CH₄, selon le cas, qui dépasse la norme d'émissions de N₂O ou de CH₄ prévue par le présent règlement qui s'applique à l'année de modèle du moteur et, par application du paragraphe 13(7.1), non conformes aux paragraphes 29(4) à (7),

(6) Le sous-alinéa 48(2)c)(ii) du même règlement est modifié par adjonction, après la division (C), de ce qui suit :

(D) soit exemptés aux termes des alinéas 17(1.1)a)(i) ou b)(i);

(7) Le paragraphe 48(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa c), de ce qui suit :

d) dans le cas de remorques :

(i) une mention portant que ses remorques fourgons totalement aérodynamiques des années de modèle 2018 à 2026, ses remorques fourgons partiellement aérodynamiques, ses remorques sans fourgon et ses remorques fourgons non aérodynamiques sont conformes aux normes applicables prévues au paragraphe 16.1(1) ou à l'article 33.1, selon le cas,

(ii) une mention portant que ses remorques sont exemptées aux termes l'article 17.1,

(iii) une mention portant qu'un certain nombre de ses remorques sont exemptées aux termes l'article 17.2,

(iv) à l'égard de ses remorques fourgons totalement aérodynamiques de l'année de modèle 2027 et des années de modèle ultérieures, une mention portant :

(A) soit qu'elles sont conformes à la norme applicable prévue au paragraphe 33.1(1),

(B) soit qu'elles sont regroupées dans un ou plusieurs parcs conformément à l'article 33.2 et que

(C) that the trailers are covered by an EPA certificate, bear the U.S. information label referred to in subparagraph 53(d)(i) and conform either to the emission standard referred to in the EPA certificate or to a CO₂ family emission limit that is lower than the fleet average CO₂ emission standard applicable to the model year of the trailers under these Regulations.

(8) Subsection 48(3) of the Regulations is replaced by the following:

Statement when conforming to standards

(3) If an end of model year report contains any of the statements referred to in clause (2)(a)(ii)(A), subparagraph (2)(b)(i), clauses (2)(c)(i)(A) and (ii)(A), subparagraph (2)(d)(i) and clause (2)(d)(iv)(A) for a given model year, it must contain the number of heavy-duty vehicles or heavy-duty engines for each type referred to in paragraph 18(3)(a) or (b) or, in the case of trailers, the number of trailers for each type referred to in subsection 16.1(1) or subsections 33.1(1) and (2), as the case may be.

(9) The portion of subsection 48(4) of the Regulations before paragraph (b) is replaced by the following:

Statement when covered by EPA certificate

(4) If an end of model year report contains any of the statements referred to in clause (2)(a)(ii)(B), subparagraphs (2)(b)(ii) and (iii) and clauses (2)(c)(i)(B) and (C) and (ii)(B) and (B.1) and (2)(d)(iv)(C) for a given model year, it must contain the following information for each type of heavy-duty vehicle, heavy-duty engine or trailer, as the case may be:

(a) the number of vehicles or engines for each type referred to in paragraph 18(3)(a) or (b) or the number of trailers for each type referred to in subsection 33.1(1);

(10) Paragraph 48(4)(f) of the Regulations is replaced by the following:

(f) if an end of model year report contains the statement referred to in clause (2)(c)(i)(C) or (ii)(B.1), the number of heavy-duty engines sold in the United States that are of the same engine family.

(11) Subsection 48(5) of the Regulations is amended by adding “and” at the end of paragraph (a) and by repealing paragraph (b).

la valeur moyenne d'émissions de CO₂ de chacun de ses parcs est conforme à la norme moyenne d'émissions de CO₂ applicable prévue au paragraphe 33.3(2),

(C) soit qu'elles sont visées par un certificat de l'EPA, munies de l'étiquette américaine d'information visée au sous-alinéa 53d(i) et conformes ou bien à la norme relative à ces émissions mentionnée dans le certificat de l'EPA, ou bien à une limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ inférieure à la norme moyenne d'émissions de CO₂ prévue par le présent règlement et qui s'applique à l'année de modèle des remorques.

(8) Le paragraphe 48(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Mention — conformité aux normes

(3) Si le rapport de fin d'année de modèle contient l'une des mentions visées à la division (2)a(ii)(A), au sous-alinéa (2)b(i), aux divisions (2)c(i)(A) et (ii)(A), au sous-alinéa (2)d(i) et à la division (2)d(iv)(A) pour une année de modèle donnée, il précise le nombre de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds pour chaque type visé à l'alinéa 18(3)a ou b), ou le nombre de remorques de chaque type visé aux paragraphes 16.1(1) ou 33.1(1) et (2), selon le cas.

(9) Le passage du paragraphe 48(4) du même règlement précédant l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :

Mention — certificat de l'EPA

(4) Si le rapport de fin d'année de modèle contient l'une des mentions visées à la division (2)a(ii)(B), aux sous-alinéas (2)b (ii) et (iii) et aux divisions (2)c(i)(B) et (C) et (ii)(B) et (B.1) et (2)d(iv)(C) pour une année de modèle donnée, il contient les renseignements ci-après pour chaque type de véhicule lourd, de moteur de véhicule lourd ou de remorque, selon le cas :

a) le nombre de véhicules ou de moteurs pour chaque type visé à l'alinéa 18(3)a ou b) ou le nombre de remorques pour chaque type visé au paragraphe 33.1(1);

(10) L'alinéa 48(4)f) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

f) si le rapport de fin d'année de modèle contient la mention visée aux divisions (2)c(i)(C) ou (ii)(B.1), le nombre de moteurs de véhicules lourds de la même famille de moteurs qui sont vendus aux États-Unis.

(11) L'alinéa 48(5)b) du même règlement est abrogé.

(12) Section 48 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (5):**Statement for exempted engines**

(5.1) If an end of model year report contains the statement referred to in clause (2)(c)(i)(E) or (ii)(D) for a given model year, the report must contain the number of engines that are installed in the tractors and vocational vehicles referred to in subsection 17(1) that the company has elected to exempt under subsection 17(1.1).

Statement for exempted trailers

(5.2) If an end of model year report contains the statement referred to in subparagraph (2)(d)(ii) or (iii) for a given model year, the report must contain the following information:

(a) in the case of the statement referred to in subparagraph (2)(d)(ii), the number of trailers that the company manufactured or imported for sale in Canada in 2018; and

(b) in the case of the statement referred to in subparagraph (2)(d)(iii),

(i) for each type of trailer, the number of trailers that the company manufactured or imported for sale in Canada for the model year in question, and

(ii) the number of trailers that the company has elected to exempt under section 17.2 for that model year.

(13) Paragraph 48(7)(n) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

n) s'il y a lieu, le nombre de points relatifs aux émissions de CO₂ calculé conformément au paragraphe 29(8) pour une limite d'émissions de la famille applicable au N₂O inférieure à 0,04 g/BHP-h;

(14) Paragraph 48(7)(t) of the Regulations is replaced by the following:

(t) an identification of every instance in each fleet or subfleet, as the case may be, when the following credit multipliers were used:

(i) the 1.5 credit multiplier referred to in section 37 and subsections 38(4), 39(3) and 40(2), and

(ii) the credit multipliers referred to in section 40.1;

(15) Paragraph 48(7)(v) of the Regulations is replaced by the following:

(v) an accounting of the CO₂ emission credits, early action credits and deficits and, if applicable, for each averaging set in respect of which the credit multiplier

(12) L'article 48 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (5), de ce qui suit :**Mention pour les moteurs exemptés**

(5.1) Si le rapport de fin d'année de modèle contient la mention visée aux divisions (2)c)(i)(E) ou (ii)(D) pour une année de modèle donnée, il précise le nombre de moteurs installés dans les véhicules spécialisés et les tracteurs routiers visés au paragraphe 17(1) à l'égard desquels l'entreprise a fait le choix visé au paragraphe 17(1.1).

Mention pour les remorques exemptées

(5.2) Si le rapport de fin d'année de modèle contient les mentions visées aux sous-alinéa (2)d)(ii) ou (iii) pour une année de modèle donnée, il contient les renseignements suivants:

a) s'agissant de la mention visée au sous-alinéa (2)d)(ii), le nombre de remorques que l'entreprise a fabriquées ou importées en 2018 en vue de les vendre au Canada;

b) s'agissant de la mention visée au sous-alinéa (2)d)(iii):

(i) le nombre de remorques de chaque type que l'entreprise a fabriquées ou importées pour l'année de modèle en cause en vue de les vendre au Canada;

(ii) le nombre de remorques exemptées aux termes de l'article 17.2 pour l'année de modèle en cause.

(13) L'alinéa 48(7)n) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

n) s'il y a lieu, le nombre de points relatifs aux émissions de CO₂ calculé conformément au paragraphe 29(8) pour une limite d'émissions de la famille applicable au N₂O inférieure à 0,04 g/BHP-h;

(14) L'alinéa 48(7)t) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(t) une indication de toutes les instances dans chaque parc ou sous-parc, selon le cas, où les multiplicateurs ci-après ont été utilisés :

(i) le multiplicateur de points de 1,5 visé à l'article 37 et aux paragraphes 38(4), 39(3) et 40(2),

(ii) ceux visés à l'article 40.1;

(15) L'alinéa 48(7)v) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(v) le bilan des points relatifs aux émissions de CO₂, des points d'action précoce et des valeurs des déficits ainsi qu'une mention de toutes les instances dans chaque

referred to in paragraph 45(2.1)(a) or (b) was used, a statement that the multiplier was used; and

(16) Section 48 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (7):

Contents — trailers

(7.1) If an end of model year report contains the statement referred to in clause (2)(d)(iv)(B) for a given model year, the report must contain the following information:

- (a)** if applicable, a statement that the company has elected to exclude trailers from its fleets in accordance with subsection 33.2(2);
- (b)** an identification of all of its fleets and subfleets referred to in section 33.2;
- (c)** the fleet average CO₂ emission standard set out in subsection 33.3(2) that applies to each of its fleets;
- (d)** for each fleet,
 - (i)** the fleet average CO₂ emission value, calculated in accordance with subsection 33.3(3), and
 - (ii)** the family emission limit for each subfleet; and
- (e)** the number of trailers in each fleet and subfleet.

49 The heading before section 51 and sections 51 to 55 of the Regulations are replaced by the following:

Documentation

Engine installation

51 (1) A company that manufactures or imports a heavy-duty engine must ensure that every engine that is installed in a vehicle in Canada is accompanied by documentation respecting the engine and emission controls or by the address of the place or the website where that documentation may be obtained.

Contents

(2) The documentation must contain the following information:

- (a)** detailed installation procedures for the exhaust system, emission control system, aftertreatment devices and their components;
- (b)** all necessary steps for installing any diagnostic system required under part 86 of Title 40, chapter I, subchapter C, of the CFR;

groupe de calcul de points, s'il y a lieu, où le multiplicateur de points visé aux alinéas 45(2.1)a) ou b) a été utilisé;

(16) L'article 48 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (7), de ce qui suit :

Contenu — remorques

(7.1) Si le rapport de fin d'année de modèle contient la mention visée à la division (2)d)(iv)(B) pour une année de modèle donnée, il contient les renseignements suivants :

- a)** s'il y a lieu, une mention portant que l'entreprise a choisi d'exclure des remorques de ses parcs au titre du paragraphe 33.2(2);
- b)** une mention de tous ses parcs et sous-parcs visés à l'article 33.2;
- c)** la norme moyenne des émissions de CO₂ visée au paragraphe 33.3(2) applicable à chacun de ses parcs;
- d)** pour chaque parc :
 - (i)** la valeur moyenne d'émissions de CO₂ pour le parc, calculée conformément au paragraphe 33.3(3),
 - (ii)** la limite d'émissions de la famille pour chacun de ses sous-parcs;
- e)** le nombre de remorques dans chaque parc et sous-parc.

49 L'intertitre précédant l'article 51 et les articles 51 à 55 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Documentation

Installation du moteur

51 (1) L'entreprise qui fabrique ou importe des moteurs de véhicules lourds veille à ce que soit fournie, avec chaque moteur installé dans un véhicule au Canada, de la documentation concernant le moteur et le contrôle des émissions, ou l'adresse de l'endroit ou du site Web où cette documentation peut être obtenue.

Contenu

(2) La documentation contient les renseignements suivants :

- a)** les procédés d'installation détaillés du système d'échappement, du système antipollution, du système de traitement postcombustion et de leurs composants;
- b)** toute mesure nécessaire pour installer un système diagnostique requis aux termes de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;

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

(d) for each engine configuration, the fuel map results as described in section 535 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart F, of the CFR or the powertrain testing results as described in section 630 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart G, of the CFR and section 550 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR, as the case may be.

Language

(3) The documentation must be provided in English, French or both official languages, as requested by the installer.

Tire maintenance

52 (1) In the case of tractors, vocational vehicles and trailers, a company must ensure that the documentation respecting tire maintenance and replacement is provided to the first retail purchaser of every vehicle or trailer.

Language

(2) The documentation must be provided in English, French or both official languages, as requested by that purchaser.

Records

Evidence of Conformity

Vehicle, engine or trailer covered by EPA certificate

53 For a heavy-duty vehicle, heavy-duty engine or trailer that is covered by an EPA certificate and that is sold concurrently in Canada and the United States or has a national emissions mark applied to it, evidence of conformity in respect of a company for the purposes of paragraph 153(1)(b) of the Act consists of

(a) a copy of the EPA certificate covering the vehicle, engine or trailer and, if applicable, a copy of the evidence of the EPA approval concerning the vehicle, the engine or the trailer as referred to in paragraph 27(6)(a), in paragraph 33.3(4)(a), in paragraph (a) of the description of A in subsection 40(1) or in paragraph 41(2)(a), as the case may be;

(b) one or both of the following:

(i) a document demonstrating that the vehicles, the engines or the trailers covered by the EPA certificate are sold concurrently in Canada and the United States,

(c) les restrictions sur les types d'utilisation du moteur visant à assurer sa conformité aux normes d'émissions prévues dans le présent règlement;

(d) selon le cas, pour chaque configuration de moteur, les résultats de la cartographie du moteur visés à l'article 535 de la sous-partie F, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR ou les résultats des essais sur le groupe motopropulseur visés à l'article 630 de la sous-partie G, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR et à l'article 550 de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

Langue

(3) La documentation est fournie en français, en anglais ou dans les deux langues officielles, selon la demande de l'installateur.

Entretien des pneus

52 (1) Dans le cas des véhicules spécialisés, des tracteurs routiers ou des remorques, l'entreprise veille à ce que soit fournie, au premier usager de chaque véhicule ou remorque, de la documentation relative à l'entretien et au remplacement des pneus.

Langue

(2) La documentation est fournie en français, en anglais ou dans les deux langues officielles, selon la demande de l'utilisateur.

Dossiers

Justification de la conformité

Véhicule, moteur ou remorque visé par un certificat de l'EPA

53 Pour l'application de l'alinéa 153(1)b) de la Loi à l'égard d'une entreprise, dans le cas d'un véhicule lourd, d'un moteur de véhicule lourd ou d'une remorque visé par un certificat de l'EPA et soit vendu au Canada et aux États-Unis durant la même période, soit sur lequel la marque nationale a été apposée, les éléments de justification de la conformité sont les suivants :

a) une copie du certificat de l'EPA pour le véhicule, le moteur ou la remorque et, le cas échéant, une copie de la preuve des approbations de l'EPA pour le véhicule, le moteur ou la remorque visées à l'alinéa 27(6)a), à l'alinéa 33.3(4)a), à l'alinéa a) de l'élément A de la formule prévue au paragraphe 40(1) ou à l'alinéa 41(2)a), selon le cas;

b) un document établissant l'une ou l'autre des situations ci-après ou les deux à la fois :

(i) les véhicules, les moteurs ou les remorques visés par ce certificat sont vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période,

(ii) a document demonstrating that the vehicle, the engine or the trailer covered by the EPA certificate bears the national emissions mark;

(c) a copy of the records submitted to the EPA in support of the application for the EPA certificate in respect of the vehicle, engine or trailer and any application for an amendment to that EPA certificate and any records submitted to the EPA to maintain that EPA certificate; and

(d) a U.S. emission control information label or, in the case of a heavy-duty engine, a U.S. engine information label that is permanently affixed to the vehicle, the engine or the trailer in the form and location set out in

(i) section 35 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR, and section 135 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart B, of the CFR, for the applicable model year of the heavy-duty vehicle or trailer, and

(ii) section 35 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR, and section 135 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart B, of the CFR, for the applicable model year of the heavy-duty engine.

Paragraph 153(1)(b) of Act

54 (1) For the purposes of paragraph 153(1)(b) of the Act, a company must obtain and produce evidence of conformity for a heavy-duty vehicle, heavy-duty engine or trailer — other than one referred to in section 53 — in a form and manner satisfactory to the Minister instead of as specified in that section.

Time of submission

(2) For greater certainty, a company must submit the evidence of conformity to the Minister before importing a heavy-duty vehicle, heavy-duty engine or trailer or applying a national emissions mark to it.

Subsection 153(2) of Act

55 For greater certainty, a company that imports a heavy-duty vehicle, heavy-duty engine or trailer or applies a national emissions mark to it under subsection 153(2) of the Act is not required to provide the Minister with the evidence of conformity referred to in subsection 54(1) before 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, the engine or the trailer leaves the possession or control of the company and, in the case of a vehicle, before it is presented for registration under the laws of a province or of an Aboriginal government.

(ii) le véhicule, le moteur ou la remorque visé par ce certificat porte la marque nationale;

(c) une copie des dossiers présentés à l'EPA à l'appui de la demande de délivrance, de toute demande de modification du certificat de l'EPA pour le véhicule, le moteur ou la remorque, et pour conserver ce même certificat;

(d) l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions des véhicules ou des remorques ou, dans le cas d'un moteur de véhicule lourd, l'étiquette américaine d'information sur les moteurs, apposée en permanence sur le véhicule, la remorque ou le moteur en la forme et à l'endroit prévus, pour l'année de modèle en question :

(i) dans le cas d'un véhicule lourd ou d'une remorque, à l'article 35 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR 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.

Alinéa 153(1)(b) de la Loi

54 (1) Pour l'application de l'alinéa 153(1)(b) de la Loi, dans le cas d'un véhicule lourd, d'un moteur de véhicule lourd ou d'une remorque autre que celui ou celle visé à l'article 53, l'entreprise obtient et produit la justification de la conformité selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes plutôt que conformément à cet article.

Moment de transmission

(2) Il est entendu que l'entreprise fournit la justification de la conformité au ministre avant d'importer le véhicule lourd, le moteur de véhicule lourd ou la remorque, ou d'y apposer la marque nationale.

Paragraphe 153(2) de la Loi

55 Il est entendu que l'entreprise qui importe un véhicule lourd, un moteur de véhicule lourd ou une remorque, ou y appose la marque nationale en application du paragraphe 153(2) de la Loi, n'est pas tenue de fournir au préalable la justification de la conformité visée au paragraphe 54(1) au ministre, mais elle est tenue de le faire, en application du paragraphe 153(2) de la Loi, avant de se départir du véhicule, du moteur ou de la remorque et avant la présentation du véhicule pour immatriculation sous le régime des lois d'une province ou d'un gouvernement autochtone.

50 (1) Paragraph 56(2)(c) of the Regulations is replaced by the following:

(c) for a vehicle that is covered by an EPA certificate, the vehicle family or the applicable test group;

(2) Paragraph 56(3)(f) of the Regulations is replaced by the following:

(f) the engine family's identification code;

51 Section 57 of the Regulations is replaced by the following:**Evidence of number of engines sold**

57 If subsection 13(7.1) or (8) applies in respect of a company's heavy-duty engines, the company must maintain records demonstrating the number of heavy-duty engines sold by it in the United States that are of the same engine family.

52 Section 58 of the Regulations is replaced by the following:**Vocational tractor**

58 For the purposes of section 28, in the case of a tractor that conforms to the emission standards applicable to vocational vehicles instead of those applicable to tractors, the company must maintain records demonstrating that the tractor is a vocational tractor.

Trailers

Contents — fleets of trailers

58.1 (1) A company must maintain records containing the following information for each of its fleets of trailers in respect of which an election has been made under subsection 33.3(1):

- (a) the model year;
- (b) the fleet average CO₂ emission standard; and
- (c) the fleet average CO₂ emission value and the values and data used in calculating that value.

Contents — trailers

(2) A company must maintain records containing the following information for each of its full-aero box van trailers, partial-aero box van trailers, non-box trailers and non-aero box van trailers:

- (a) the model year;
- (b) the type of trailer;

50 (1) L'alinéa 56(2)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(c) dans le cas d'un véhicule visé par un certificat de l'EPA, la famille du véhicule ou le groupe d'essai applicable;

(2) L'alinéa 56(3)f) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(f) le code d'identification de la famille de moteurs;

51 L'article 57 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**Preuve du nombre de moteurs vendus**

57 Si les paragraphes 13(7.1) ou (8) s'appliquent à l'égard des moteurs de véhicules lourds d'une entreprise, celle-ci tient un dossier qui contient la documentation établissant le nombre de moteurs de véhicules lourds qu'elle a vendus aux États-Unis qui sont de la même famille de moteurs.

52 L'article 58 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**Tracteur routier spécialisé**

58 Pour l'application de l'article 28, dans le cas d'un tracteur routier qui est conforme aux normes d'émissions visant les véhicules spécialisés au lieu des normes applicables aux tracteurs routiers, l'entreprise tient un dossier qui contient la documentation établissant que le tracteur routier est un tracteur routier spécialisé.

Remorques

Contenu — parcs de remorques

58.1 (1) L'entreprise tient, pour chacun de ses parcs de remorques à l'égard duquel le choix prévu au paragraphe 33.3(1) a été fait, un dossier qui contient les renseignements suivants :

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

Contenu — remorques

(2) L'entreprise tient, pour chacune de ses remorques fourgons totalement aérodynamiques, de ses remorques fourgons partiellement aérodynamiques, de ses remorques sans fourgon et de ses remorques fourgons non aérodynamiques, un dossier qui contient les renseignements suivants :

- (a) l'année de modèle;

(c) if applicable, the CO₂ emission standard or fleet average CO₂ emission standard that applies to the type of trailer;

(d) for a trailer that is covered by an EPA certificate, the trailer family's identification code;

(e) the name and street address of the plant where the trailer was manufactured;

(f) the trailer's identification number;

(g) if applicable, the CO₂ emission rate that applies to the trailer and the values and data used in calculating that rate; and

(h) the name and the street or mailing address of the first retail purchaser of the trailer in Canada.

53 (1) The portion of subsection 59(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Maintenance of records

59 (1) For heavy-duty vehicles, heavy-duty engines and trailers, a company must maintain in writing or in a readily readable electronic or optical form for each model year

(2) Paragraph 59(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) the evidence of conformity and records referred to in sections 53 and 54 for a period of at least eight years after the day on which the main assembly of the vehicle or manufacture of the engine or trailer was completed;

(3) Paragraph 59(1)(d) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(d) the records referred to in section 58 for a period of at least three years after the end of the calendar year that corresponds to the model year.

54 Paragraph 59.1(d) of the Regulations is replaced by the following:

(d) the make, model, if applicable, and model year of the vehicles, engines and trailers that are covered by the EPA certificate.

55 Sections 60 to 63 of the Regulations are replaced by the following:

b) le type de la remorque;

c) la norme moyenne des émissions de CO₂ ou la norme d'émissions de CO₂ applicable au type de remorque, le cas échéant;

d) dans le cas d'une remorque visée par un certificat de l'EPA, le code d'identification de la famille de remorques;

e) les nom et adresse municipale de l'usine où la remorque a été fabriquée;

f) le numéro d'identification de la remorque;

g) le taux des émissions de CO₂ applicable à la remorque et les valeurs et données utilisées pour calculer ce taux, le cas échéant;

h) le nom et l'adresse municipale ou postale du premier usager de la remorque au Canada.

53 (1) Le passage du paragraphe 59(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Durée de conservation

59 (1) L'entreprise tient les documents ci-après à l'égard des véhicules lourds, des moteurs de véhicules lourds et des remorques de chaque année de modèle, par écrit ou sous une forme électronique ou optique facilement lisible, et les conserve pendant la période précisée :

(2) L'alinéa 59(1)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) au moins huit ans après la date de la fin de l'assemblage principal du véhicule ou de la fabrication du moteur ou de la remorque, les éléments de justification de la conformité et les dossiers visés aux articles 53 et 54;

(3) L'alinéa 59(1)(d) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(d) the records referred to in section 58 for a period of at least three years after the end of the calendar year that corresponds to the model year.

54 L'alinéa 59.1d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) la marque, le modèle, le cas échéant, et l'année de modèle des véhicules, des moteurs et des remorques visés par le certificat.

55 Les articles 60 à 63 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Importation for exhibition, demonstration, evaluation or testing

60 (1) The declaration referred to in paragraph 155(1)(a) of the Act must be signed by the person referred to in that paragraph or their duly authorized representative and must contain

- (a)** the importer's name, email address, telephone number, street address and, if different, mailing address;
- (b)** the name of the manufacturer of the vehicle, engine or trailer;
- (c)** the expected date of the importation;
- (d)** in the case of a vehicle, the vehicle's class, make, model, model year and identification number;
- (e)** in the case of an engine, a description of the engine;
- (f)** in the case of a trailer, the trailer's make, model year, identification number and model or, if there is no model, its type, length and axle configuration;
- (g)** a statement that the vehicle, engine or trailer will be used in Canada solely for purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing; and
- (h)** the date on which the vehicle, the engine or the trailer will be removed from Canada or destroyed.

Filing of declaration

(2) The declaration must be filed with the Minister

- (a)** before the import of the vehicle, engine or trailer; or
- (b)** in the case of a company whose annual world production of vehicles, engines or trailers is 2500 or more, as described in paragraph (a) or quarterly.

Rental Rate**Rental rate**

61 The annual rental rate to be paid to a company by the Minister under subsection 159(1) of the Act, prorated on a daily basis for each day that a vehicle, engine or trailer is made available, is 21% of the manufacturer's suggested retail price of the vehicle, engine or trailer.

Importation à des fins promotionnelles ou expérimentales

60 (1) La justification que la personne est tenue de donner en application de l'alinéa 155(1)a) de la Loi est signée par elle ou par son représentant dûment autorisé et comporte les éléments suivants :

- a)** les nom, adresse courriel, numéro de téléphone et adresse municipale de l'importateur, ainsi que son adresse postale, si elle est différente;
- b)** le nom du constructeur du véhicule, du moteur ou de la remorque;
- c)** la date prévue de l'importation;
- d)** s'il s'agit d'un véhicule, la catégorie, la marque, le modèle, l'année de modèle et le numéro d'identification;
- e)** s'il s'agit d'un moteur, la description;
- f)** s'il s'agit d'une remorque, la marque, l'année de modèle, le numéro d'identification et le modèle ou, à défaut, le type, la longueur et la configuration des essieux;
- g)** une déclaration indiquant que le véhicule, le moteur ou la remorque est destiné à être utilisé au Canada à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales;
- h)** la date prévue de la destruction ou de l'exportation du véhicule, du moteur ou de la remorque.

Dépôt de la justification

(2) La justification est déposée auprès du ministre :

- a)** soit avant que le véhicule, le moteur ou la remorque soit importé;
- b)** soit, dans le cas de l'entreprise dont la production mondiale annuelle est d'au moins 2 500 véhicules, moteurs ou remorques, aux termes de l'alinéa a) ou trimestriellement.

Taux de location**Taux de location**

61 Le taux de location annuel que le ministre paie à une entreprise aux termes du paragraphe 159(1) de la Loi est calculé au prorata pour chaque jour où le véhicule, le moteur ou la remorque est retenu et est égal à 21 % du prix de détail suggéré par le constructeur pour le véhicule, le moteur ou la remorque.

Application for Exemption

Application

62 (1) A company applying under section 156 of the Act for an exemption from conformity with any standard prescribed under these Regulations must, before importing a vehicle or engine or applying a national emissions mark to a vehicle or engine, submit in writing to the Minister

- (a)** its name, street address and, if different, its mailing address;
- (b)** the province or country under the laws of which it is established;
- (c)** the section number, title and text or substance of the standards from which an exemption is sought;
- (d)** the duration requested for the exemption;
- (e)** the reason for requesting an exemption; and
- (f)** if the company is requesting that the information submitted be treated as confidential under section 313 of the Act, the reasons for the request.

Exemption — paragraph 156(1)(a) of the Act

(2) If the basis of an application for an exemption is substantial financial hardship, the company must include in the submission to the Minister

- (a)** the world production of vehicles or engines manufactured by the company or by the manufacturer of the model that is the subject of the application in the 12-month period beginning two years before the beginning of the period in respect of which the exemption is sought;
- (b)** the total number of vehicles or engines manufactured for, or imported into, the Canadian market in the 12-month period beginning two years before the beginning of the period in respect of which the exemption is sought;
- (c)** technical and financial information demonstrating in detail why conformity to the standards referred to in paragraph (1)(c) would create substantial financial hardship, including
 - (i)** a list of each of the items that would have to be altered in order to achieve conformity,
 - (ii)** an itemized and detailed description of the estimated cost to make the alterations referred to in subparagraph (i)

Demande de dispense

Demande

62 (1) L'entreprise qui demande, conformément à l'article 156 de la Loi, à être dispensée de se conformer à l'une des normes prévues par le présent règlement fournit par écrit au ministre les renseignements ci-après avant d'importer un véhicule ou un moteur ou d'y apposer la marque nationale :

- a)** ses nom et adresse municipale ainsi que son adresse postale, si elle est différente;
- b)** le nom de la province ou du pays sous le régime des lois duquel elle est constituée;
- c)** la désignation numérique, le titre et le texte ou le contenu des normes visées par la demande de dispense;
- d)** la durée de la dispense demandée;
- e)** les motifs de la demande de dispense;
- f)** si l'entreprise demande que les renseignements fournis soient considérés comme confidentiels en vertu de l'article 313 de la Loi, les motifs de la demande.

Dispense — alinéa 156(1)a de la Loi

(2) Si la dispense est demandée pour prévenir la création de grandes difficultés financières, l'entreprise doit inclure, dans la communication adressée au ministre :

- a)** la production mondiale de véhicules ou de moteurs construits par l'entreprise ou par le constructeur du modèle qui fait l'objet de la demande pendant la période de douze mois qui commence deux ans avant le début de la période visée par la dispense;
 - b)** le nombre total de véhicules ou de moteurs construits pour le marché canadien ou importés au Canada pendant la période de douze mois qui commence deux ans avant le début de la période visée par la dispense;
 - c)** les renseignements techniques et financiers qui démontrent en détail que l'application des normes visées à l'alinéa (1)c créerait de grandes difficultés financières, notamment :
 - (i)** la liste des éléments à modifier pour assurer la conformité,
 - (ii)** le coût estimatif détaillé des modifications visées au sous-alinéa (i) :
- (A)** à la fin de l'année suivant la date de présentation de la demande, dans le cas d'une demande de

(A) at the end of one year after the day on which the application is submitted, if the duration of the requested exemption is for a period of one year or more but less than two years,

(B) at the end of two years after the day on which the application is submitted, if the duration of the requested exemption is for a period of two years or more but less than three years, or

(C) at the end of three years after the day on which the application is submitted, if the duration of the requested exemption is for a period of three years,

(iii) the estimated price increase per vehicle or engine to counter the total costs incurred under subparagraph (ii) and a statement of the anticipated effect of each such price increase, and

(iv) corporate balance sheets and income statements for the three fiscal years before the filing of the application;

(d) a description of the company's efforts to have its vehicles or engines conform to the standards from which the exemption is sought, including

(i) a description of any other means of achieving conformity that were considered and the reasons for rejecting each of them, and

(ii) a description of the steps to be taken while the exemption is in effect and the estimated date by which conformity will be achieved through design changes to or the termination of the production of non-conforming vehicles or engines; and

(e) a copy of the research, development and testing documentation establishing that an exemption would not substantially diminish the control of emissions of the vehicle or engine, including

(i) the reasons why not conforming to the prescribed standards would not substantially diminish the control of emissions of the vehicle or engine, and

(ii) a description of other means of achieving conformity with the prescribed standards that were considered by the company and the reasons for rejecting each of them.

Exemption — paragraph 156(1)(b) of Act

(3) If the basis of an application for an exemption is the development of new emission monitoring or emission control features that are equivalent or superior to those

dispense pour une période d'au moins un an mais de moins de deux ans,

(B) à la fin des deux années suivant la date de présentation de la demande, dans le cas d'une demande de dispense pour une période d'au moins deux ans mais de moins de trois ans,

(C) à la fin des trois années suivant la date de présentation de la demande, dans le cas d'une demande de dispense pour une période de trois ans,

(iii) la hausse estimative du prix du véhicule ou du moteur nécessaire pour compenser tous les frais à engager selon le sous-alinéa (ii) et un énoncé de l'effet prévu d'une telle hausse de prix,

(iv) le bilan et l'état des résultats de l'entreprise pour les trois exercices précédant la présentation de la demande;

d) une description des efforts de l'entreprise pour assujettir ses véhicules ou ses moteurs aux normes visées par la demande de dispense, notamment :

(i) une description des autres moyens qu'elle a envisagés pour se conformer à ces normes et des raisons du rejet de chacun d'eux,

(ii) une description des mesures à prendre au cours de la période de dispense et la date où elle estime pouvoir se conformer aux normes en modifiant la conception des véhicules ou moteurs non conformes ou en cessant de les produire;

e) une copie des documents de recherche, de mise au point et d'essai qui démontrent que la dispense ne porterait pas atteinte de façon considérable au contrôle des émissions du véhicule ou du moteur, y compris :

(i) les raisons pour lesquelles la non-conformité aux normes prévues par le présent règlement ne porterait pas atteinte de façon considérable au contrôle des émissions du véhicule ou du moteur,

(ii) une description des autres moyens envisagés par l'entreprise pour se conformer aux normes prévues par le présent règlement et des raisons du rejet de chacun d'eux.

Dispense — alinéa 156(1)(b) de la Loi

(3) Si la dispense est demandée pour permettre la mise au point de nouveaux dispositifs de mesure ou de contrôle des émissions, équivalents ou supérieurs à ceux qui sont

that conform to the prescribed standards, the company must include in the submission to the Minister

- (a)** a description of the new features;
- (b)** a copy of the research, development and testing documentation establishing the innovative nature of the new features;
- (c)** an analysis of how the level of performance of the new features is equivalent or superior to the level of performance required by the prescribed standards, including
 - (i)** a detailed description of how a vehicle or engine equipped with the new features would, if exempted, differ from a vehicle or engine that conforms to the prescribed standards, and
 - (ii)** the results of tests conducted on the new features that demonstrate a level of performance that is equivalent or superior to that required by the prescribed standards;
- (d)** evidence that an exemption would facilitate the development or the field evaluation of the vehicle or engine; and
- (e)** a statement as to whether the company intends, at the end of the exemption period,
 - (i)** to have the vehicle or engine conform to the prescribed standards,
 - (ii)** to apply for a further exemption, or
 - (iii)** to request that the prescribed standards be amended to incorporate the new features.

Exemption — paragraph 156(1)(c) of Act

(4) If the basis of an application for an exemption is the development of new kinds of vehicles, engines or vehicle or engine systems or components, the company must include in the submission to the Minister

- (a)** a copy of the research, development and testing documentation establishing that an exemption would not substantially diminish the control of emissions of the vehicle or engine, including
 - (i)** a detailed description of how the vehicle or engine equipped with the new kinds of vehicle systems or components would, if exempted, differ from one that conforms to the prescribed standards,
 - (ii)** the reasons why not conforming to the prescribed standards does not substantially diminish the control of emissions of the vehicle or engine, and

conformes aux normes prévues par le présent règlement, l'entreprise doit inclure, dans la communication adressée au ministre :

- a)** une description des nouveaux dispositifs;
- b)** une copie des documents de recherche, de mise au point et d'essai qui démontrent le caractère innovateur de ces dispositifs;
- c)** une analyse démontrant que le niveau de performance des nouveaux dispositifs est équivalent ou supérieur à celui qu'exigent les normes prévues par le présent règlement, notamment :
 - (i)** une description détaillée montrant en quoi le véhicule ou le moteur équipé des nouveaux dispositifs différerait, en cas de dispense d'un véhicule ou d'un moteur conforme aux normes prévues par le présent règlement,
 - (ii)** les résultats de la mise à l'essai des nouveaux dispositifs qui démontrent un niveau de performance égal ou supérieur à celui qu'exigent les normes prévues par le présent règlement;
- d)** la preuve que la dispense faciliterait la mise au point ou l'évaluation sur le terrain du véhicule ou du moteur;
- e)** un énoncé indiquant si, à la fin de la période de dispense, l'entreprise a l'intention, selon le cas :
 - (i)** d'assujettir le véhicule ou le moteur aux normes prévues par le présent règlement,
 - (ii)** de demander une autre dispense,
 - (iii)** de demander que les normes prévues par le présent règlement soient modifiées pour tenir compte des nouveaux dispositifs.

Dispense — alinéa 156(1)c) de la Loi

(4) Si la dispense est demandée pour permettre la mise au point de nouveaux types de véhicules, de moteurs ou de dispositifs ou pièces de véhicules ou de moteurs, l'entreprise doit inclure, dans la communication adressée au ministre :

- a)** une copie des documents de recherche, de mise au point et d'essai qui démontrent que la dispense ne porterait pas atteinte de façon considérable au contrôle des émissions du véhicule ou du moteur, y compris :
 - (i)** une description détaillée montrant en quoi le véhicule ou le moteur équipé des nouveaux types de dispositifs ou de pièces différerait, en cas de dispense, d'un véhicule ou d'un moteur conforme aux normes prévues par le présent règlement,

(iii) a description of other means of achieving conformity that were considered and the reasons for rejecting each of them;

(b) evidence that an exemption would facilitate the development or the field evaluation of the vehicle or engine; and

(c) a statement as to whether the company intends, at the end of the exemption period, to have the vehicle or engine conform to the standards prescribed by these Regulations.

New exemption

(5) If a company wishes to obtain a new exemption to take effect after the expiry of an exemption referred to in subsection (3) or (4), the company must submit, in writing, to the Minister

(a) the information required under subsection (3) or (4), as the case may be; and

(b) a statement of the total number of vehicles or engines sold in Canada under the expiring exemption.

Defect Information

Notice of defect

63 (1) The notice of defect referred to in subsections 157(1) and (4) of the Act must contain the following information:

(a) the name of the company giving the notice and its street address and, if different, mailing address, and the name, email address, telephone number and, if any, facsimile number of the appropriate contact person;

(b) in the case of vehicles, the range or ranges of vehicle identification numbers for the vehicles in respect of which the notice is given, if known, and, for each of those vehicles, its make, model, model year and the period during which it was manufactured;

(c) in the case of engines, for each engine in respect of which the notice is given, its make, model, model year and the period during which it was manufactured;

(d) in the case of trailers, the range or ranges of trailer identification numbers for the trailers in respect of which the notice is given, if known, and, for each of those trailers,

(i) its make,

(ii) les raisons pour lesquelles la non-conformité aux normes prévues par le présent règlement ne porte pas atteinte de façon considérable au contrôle des émissions du véhicule ou du moteur,

(iii) une description des autres moyens envisagés par l'entreprise pour se conformer aux normes prévues par le présent règlement et des raisons du rejet de chacun d'eux;

b) la preuve que la dispense faciliterait la mise au point ou l'évaluation sur le terrain du véhicule ou du moteur;

c) un énoncé indiquant si, à la fin de la période de dispense, l'entreprise a l'intention d'assujettir le véhicule ou le moteur aux normes prévues par le présent règlement.

Nouvelle dispense

(5) L'entreprise qui souhaite obtenir une nouvelle dispense à l'échéance de celle visée aux paragraphes (3) ou (4) doit fournir par écrit au ministre :

a) l'information exigée par les paragraphes (3) ou (4), selon le cas;

b) le nombre total de véhicules ou de moteurs vendus au Canada pendant la période de dispense qui se termine.

Information sur les défauts

Avis de défaut

63 (1) L'avis de défaut visé aux paragraphes 157(1) et (4) de la Loi contient les renseignements suivants :

a) les nom et adresse municipale de l'entreprise donnant l'avis ainsi que son adresse postale, si elle est différente, et les nom, adresse de courriel, numéro de téléphone et, s'il existe, numéro de télécopieur de la personne-ressource;

b) s'il s'agit de véhicules, toute gamme connue de numéros d'identification des véhicules visés par l'avis de défaut et, à l'égard de chacun de ces véhicules, la marque, le modèle, l'année de modèle et la période de fabrication;

c) s'il s'agit de moteurs, la marque, le modèle, l'année de modèle et la période de fabrication de chaque moteur visé par l'avis de défaut;

d) s'il s'agit de remorques, toute gamme connue de numéros d'identification des remorques visées par l'avis de défaut et à l'égard de chacune de ces remorques :

(i) la marque,

- (ii)** its model or, if there is no model, its type, length and axle configuration,
- (iii)** its model year, and
- (iv)** the period during which it was manufactured;
- (e)** the total number of vehicles, engines or trailers in respect of which the notice is given or, if the total number is not known, the estimated number, and the number or estimated number of vehicles, engines or trailers in each identifying classification;
- (f)** the estimated percentage of the potentially affected vehicles, engines or trailers that contain the defect;
- (g)** a description of the defect;
- (h)** an evaluation of the pollution risk arising from the defect;
- (i)** a statement of the measures to be taken to correct the defect; and
- (j)** a chronology of the principal events that led to the determination of the existence of the defect, if known.

Form of notice

(2) The notice of defect must be given in writing and, when given to a person other than the Minister, must be

- (a)** in both official languages; or
- (b)** in the person's official language of choice, if it is known.

Initial report

(3) A company must, within 60 days after giving a notice of defect, submit to the Minister the initial report referred to in subsection 157(7) of the Act containing

- (a)** any changes to the information referred to in subsection (1);
- (b)** if not already provided in the notice, the range or ranges of vehicle or trailer identification numbers;
- (c)** if not already provided in the notice, the total number of vehicles, engines or trailers in respect of which the notice was given and the number of vehicles, engines or trailers in each identifying classification;
- (d)** if not already provided in the notice, a chronology of the principal events that led to the determination of the existence of the defect; and
- (e)** copies of all notices, bulletins and other circulars issued by the company in respect of the defect,

(ii) le modèle ou, à défaut, le type, la longueur et la configuration des essieux,

(iii) l'année de modèle,

(iv) la période de fabrication;

e) le nombre total de véhicules, de moteurs ou de remorques visés par l'avis de défaut, s'il est connu, ou à défaut le nombre estimatif, et le nombre, ou le nombre estimatif, de ces véhicules, moteurs ou remorques dans chaque catégorie;

f) le pourcentage estimatif des véhicules, moteurs ou remorques susceptibles d'être défectueux qui présentent le défaut;

g) une description du défaut;

h) une évaluation du risque de pollution correspondant;

i) un énoncé des mesures à prendre pour corriger le défaut;

j) une chronologie des principaux événements qui ont permis de découvrir l'existence du défaut, si elle est établie.

Forme de l'avis

(2) L'avis de défaut est donné par écrit et, lorsqu'il est destiné à une personne autre que le ministre, il est donné :

- a)** soit dans les deux langues officielles;
- b)** soit, si elle est connue, dans la langue officielle choisie par la personne.

Rapport initial

(3) L'entreprise doit, au plus tard soixante jours après avoir donné l'avis de défaut, présenter au ministre le rapport initial visé au paragraphe 157(7) de la Loi renfermant :

- a)** le cas échéant, une mise à jour des renseignements exigés par le paragraphe (1);
- b)** si elle n'a pas été fournie dans l'avis, toute gamme de numéros d'identification des véhicules ou des remorques;
- c)** s'il n'a pas été fourni dans l'avis, le nombre total de véhicules, de moteurs ou de remorques visés par l'avis de défaut et le nombre de ces véhicules, de ces moteurs ou de ces remorques dans chaque catégorie;
- d)** si elle n'a pas été fournie dans l'avis, une chronologie des principaux événements qui ont permis de découvrir l'existence du défaut;

including a detailed description of the nature and physical location of the defect with diagrams and other illustrations, as necessary.

Quarterly reports

(4) If a company submits an initial report under subsection (3), it must submit, within 45 days after the end of each quarter, quarterly reports to the Minister respecting the defect and its correction that contain the following information:

- (a)** the number, title or other identification assigned by the company to the notice of defect;
- (b)** if applicable, the revised number of vehicles, engines or trailers in respect of which the notice of defect was given;
- (c)** the date on which the notice of defect was given to the current owners of the affected vehicles, engines or trailers and the dates of any follow-up communications with those owners in respect of the notice; and
- (d)** the total number or percentage of vehicles, engines or trailers repaired by or on behalf of the company, including vehicles, engines or trailers requiring inspection only.

Applicable standard — CO₂ emissions

(5) For the application of section 157 of the Act, the CO₂ emission standard that applies

- (a)** to Class 2B and Class 3 heavy-duty vehicles and cab-complete vehicles — other than those that are vocational vehicles — or to spark-ignition engines that conform to the alternative CO₂ emission standard referred to in section 25, is the product of 1.1 multiplied by the CO₂ emission value for that vehicle configuration, rounded to the nearest gram per mile;
- (b)** to vocational vehicles, is the result of the GEM computer simulation model using the parameters specified in subsection 26(2);
- (c)** to tractors of the 2020 model year or an earlier model year, is the result of the GEM computer simulation model using the parameters specified in subsection 27(2), except that the coefficient of aerodynamic drag may originate from a bin for which the coefficient of aerodynamic drag is higher than that of the bin of the subject vehicle;
- (d)** to tractors of the 2021 model year or a subsequent model year, is the result of the GEM computer simulation model using the parameters specified in subsection 27(2);

e) des copies de tous les avis, bulletins et autres circulaires publiés par l'entreprise au sujet du défaut, y compris une description détaillée de la nature du défaut et de l'endroit où il se trouve, accompagnée de schémas et d'autres illustrations, au besoin.

Rapports trimestriels

(4) L'entreprise qui a présenté le rapport initial visé au paragraphe (3) doit présenter au ministre, dans les quarante-cinq jours suivant la fin de chaque trimestre, des rapports trimestriels concernant les défauts et les correctifs, qui renferment l'information suivante :

- a)** le numéro ou le titre de l'avis de défaut ou toute autre désignation qu'elle lui a attribuée;
- b)** s'il y a lieu, le nombre révisé de véhicules, de moteurs ou de remorques visés par l'avis de défaut;
- c)** la date où l'avis de défaut a été donné aux propriétaires actuels des véhicules, des moteurs ou des remorques visés et, le cas échéant, des rappels à son égard;
- d)** le nombre total ou la proportion de véhicules, de moteurs ou de remorques réparés par elle ou pour son compte, y compris les véhicules, les moteurs ou les remorques ayant exigé seulement une inspection.

Norme applicable — émissions de CO₂

(5) Pour l'application de l'article 157 de la Loi, la norme d'émissions de CO₂ applicable correspond :

- a)** dans le cas de véhicules lourds et de véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés, ou dans le cas de moteurs à allumage commandé qui sont conformes à la norme de rechange d'émissions de CO₂ visée à l'article 25, au produit de 1,1 par la valeur des émissions de CO₂ pour la configuration de véhicule en cause, arrondi au g/mille près;
- b)** dans le cas de véhicules spécialisés, au résultat de la simulation à l'aide du modèle de simulation informatique GEM selon les paramètres mentionnés au paragraphe 26(2);
- c)** dans le cas de tracteurs routiers de l'année de modèle 2020 ou d'une année de modèle antérieure, au résultat de la simulation à l'aide du modèle de simulation informatique GEM selon les paramètres mentionnés au paragraphe 27(2), à l'exception du coefficient de traînée qui peut provenir d'une série dont le coefficient de traînée est plus élevé que celui de la série du véhicule en cause;
- d)** dans le cas de tracteurs routiers de l'année de modèle 2021 ou d'une année de modèle ultérieure, au

(e) to heavy-duty engines — other than engines referred to in paragraph (f) or (g) — is the product of 1.03 multiplied by the applicable standard set out in section 30 for that engine, or in the case of an engine that is grouped into a fleet referred to in section 18, the product of 1.03 multiplied by the deteriorated emission level applicable to the fleet;

(f) to heavy-duty engines of the 2014 to 2016 model years that conform to the alternative CO₂ emission standard referred to in subsection 31(1), is the product of 1.03 multiplied by the alternative CO₂ emission standard;

(g) to heavy-duty engines of the 2013 to 2016 model years that conform to the alternative CO₂ emission standard referred to in subsection 31(2), is the product of 1.03 multiplied by the alternative CO₂ emission standard; and

(h) to box van trailers that conform to the CO₂ emission standard referred to in subsection 33.1(1) or (2), is the result of the compliance equation set out in section 515(a) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart F, of the CFR.

Applicable standard — design

(6) For the purposes of section 157 of the Act, the standard that applies to a non-box trailer or a non-aero box van trailer is that set out in section 16.1.

56 The Regulations are amended by replacing “excluding those referred to in the definition *vocational vehicle* in subsection 1(1)” and “, excluding those referred to in the definition *vocational vehicle* in subsection 1(1)” with “other than those that are vocational vehicles” in the following provisions:

(a) paragraph 9(1)(k);

(b) paragraph 13(1)(a);

(c) the portion of subsection 22(6) before paragraph (a);

(d) the portion of subsection 23(1) before the formula;

(e) the portion of subsection 24(1) before paragraph (a), subsection 24(2), the portion of subsection 24(3) before paragraph (a) and the portion of subsection 24(4) before paragraph (a);

résultat de la simulation à l’aide du modèle de simulation informatique GEM selon les paramètres visés au paragraphe 27(2);

e) dans le cas de moteurs de véhicules lourds, sauf ceux visés aux alinéas f) ou g), au produit de 1,03 par la norme applicable visée à l’article 30 pour ces moteurs ou, dans le cas de moteurs regroupés dans un parc visé à l’article 18, au produit de 1,03 par la valeur du niveau d’émissions détérioré de CO₂ de ce parc;

f) dans le cas de moteurs de véhicules lourds des années de modèle 2014 à 2016 qui sont conformes à la norme de rechange d’émissions de CO₂ visée au paragraphe 31(1), au produit de 1,03 par la norme de rechange d’émissions de CO₂;

g) dans le cas de moteurs de véhicules lourds des années de modèle 2013 à 2016 qui sont conformes à la norme de rechange d’émissions de CO₂ visée au paragraphe 31(2), au produit de 1,03 par la norme de rechange d’émissions de CO₂;

h) dans le cas de remorques fourgons qui sont conformes aux normes de CO₂ visées au paragraphe 33.1(1) ou (2), au résultat de l’équation de conformité prévue à l’article 515(a) de la sous-partie F, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

Norme applicable — conception

(6) Pour l’application de l’article 157 de la Loi, la norme applicable aux remorques sans fourgon et aux remorques fourgons non aérodynamiques est celle prévue à l’article 16.1.

56 Dans les passages ci-après du même règlement, « sauf ceux visés par la définition de *véhicule spécialisé* au paragraphe 1(1) » est remplacé par « sauf ceux qui sont des véhicules spécialisés » :

a) l’alinéa 9(1)(k);

b) l’alinéa 13(1)(a);

c) le passage du paragraphe 22(6) précédant l’alinéa a);

d) le passage du paragraphe 23(1) précédant la formule;

e) le passage du paragraphe 24(1) précédant l’alinéa a), le paragraphe 24(2), le passage du paragraphe 24(3) précédant l’alinéa a) et le passage du paragraphe 24(4) précédant l’alinéa a);

f) le passage de l’alinéa 35(1)(a) précédant la formule;

(f) the portion of paragraph 35(1)(a) before the formula;

(g) the portion of paragraph 41(1)(a) before the formula;

(h) the portion of paragraph 48(2)(a) before subparagraph (i), the portion of subparagraph 48(7)(d)(i) before clause (A) and the portion of subparagraph 48(7)(e)(i) before clause (A);

(i) the portion of paragraph 49(1)(a) before subparagraph (i); and

(j) the portion of paragraph 56(1)(a) before subparagraph (i).

57 The Regulations are amended by replacing “tonne-mile” with “short ton-mile” in the following provisions:

(a) the portion of subsection 38(2) before the formula; and

(b) the description of (A – B) in subparagraph 41(1)(b)(i) and the description of (A – B) in subparagraph 41(1)(c)(i).

58 The Regulations are amended by adding, after section 64, the schedule set out in the schedule to these Regulations.

On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations

59 (1) The definition *useful life* in subsection 1(1) of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*² is replaced by the following:

useful life, in respect of a vehicle or engine, means the period of time or use, whether full or intermediate, during which an emission standard applies as set out in the CFR. (*durée de vie utile*)

(2) Subsection 1(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

auxiliary power unit means a device that is installed on a tractor and that is equipped with a diesel engine to generate power for purposes other than propelling the tractor. (*groupe électrogène d'appoint*)

g) le passage de l'alinéa 41(1)a précédant la formule;

h) le passage de l'alinéa 48(2)a précédant le sous-alinéa (i), le passage du sous-alinéa 48(7)d(i) précédant la division (A) et le passage du sous-alinéa 48(7)e(i) précédant la division (A);

i) le passage de l'alinéa 49(1)a précédant le sous-alinéa (i);

j) le passage de l'alinéa 56(1)a précédant le sous-alinéa (i).

57 Dans les passages ci-après du même règlement, « tonne-mille » est remplacé par « tonne courte-mille » :

a) le passage du paragraphe 38(2) précédant la formule;

b) l'élément (A – B) de la formule figurant au sous-alinéa 41(1)b(i) et l'élément (A – B) de la formule figurant au sous-alinéa 41(1)c(i).

58 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 64, de l'annexe figurant à l'annexe du présent règlement.

Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs

59 (1) La définition de *durée de vie utile*, au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*², est remplacée par ce qui suit :

durée de vie utile À l'égard d'un véhicule ou d'un moteur, la période de temps ou d'utilisation, de durée intermédiaire ou totale, pour laquelle une norme d'émissions, telle qu'elle est établie dans le CFR, s'applique. (*useful life*)

(2) Le paragraphe 1(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

groupe électrogène d'appoint Dispositif muni d'un moteur diesel qui est installé sur un tracteur routier et qui produit de l'énergie pour un usage autre que pour propulser ce tracteur. (*auxiliary power unit*)

² SOR/2003-2

² DORS/2003-2

tractor means a heavy-duty vehicle that has a GVWR of more than 11 793 kg (26,000 lb) and that is manufactured primarily for pulling a trailer but not for carrying cargo other than cargo in the trailer. (*tracteur routier*)

(3) Paragraph 1(2)(c) of the Regulations is replaced by the following:

(c) standards or evidence of conformity of any authority other than the EPA and, in the case of the standards referred to in paragraph 12(b), the California Air Resources Board.

60 Subparagraph 13(a.1)(iii) of the Regulations is replaced by the following:

(iii) the family emission limit established by the company for the evaporative emission family to which the vehicle belongs, which shall not exceed the applicable family emission limit cap set out in section 1813 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR;

61 The Regulations are amended by adding the following after section 15:

Tractors Equipped with an Auxiliary Power Unit

15.1 Tractors of the 2021 and later model years that are equipped with an auxiliary power unit must, in respect of that unit, conform to the following particulate matter exhaust emission standards for the model year of tractor in question for the duration of unit's useful life, which is set out in section 101(g) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1039, subpart B, of the CFR:

(a) for the 2021 to 2023 model years, the particulate matter exhaust emission standard set out in section 106(g)(1) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart B, of the CFR; and

(b) for the 2024 and later model years, the particulate matter exhaust emission standard set out in section 699 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1039, subpart G, of the CFR.

62 Sections 24.6 and 24.7 of the Regulations are replaced by the following:

24.6 For the 2017 and later model years, the average cold NMHC value for a company's fleet that is composed of all of its light-duty vehicles and light light-duty trucks of a specific model year that are fueled by gasoline shall not exceed the applicable fleet average cold NMHC standard

tracteur routier Véhicule lourd dont le PNBV est supérieur à 11 793 kg (26 000 lb) construit principalement pour tirer une remorque et non pour transporter un chargement autre que celui contenu dans la remorque. (*tractor*)

(3) L'alinéa 1(2)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) des normes et des justifications de conformité de toute autorité autre que l'EPA ou, dans le cas des normes visées à l'alinéa 12b), le California Air Resources Board.

60 Le sous-alinéa 13(a.1)(iii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iii) la limite d'émissions de la famille établie par l'entreprise pour la famille d'émissions de gaz d'évaporation à laquelle les véhicules appartiennent, laquelle ne peut excéder la limite d'émissions de la famille maximale applicable qui est prévue à l'article 1813 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;

61 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 15, de ce qui suit :

Tracteurs routiers munis d'un groupe électrogène d'appoint

15.1 Les tracteurs routiers des années de modèle 2021 et des années de modèle ultérieures munis d'un groupe électrogène d'appoint doivent être conformes, à l'égard du groupe électrogène d'appoint, aux normes d'émissions de particules qui s'appliquent aux tracteurs routiers de l'année de modèle en cause, pour la durée de vie utile du groupe électrogène d'appoint prévue à l'article 101(g) de la sous-partie B, partie 1039, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR :

a) pour les années de modèle 2021 à 2023, la norme d'émissions de particules qui est prévue à l'article 106(g)(1) de la sous-partie B, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR;

b) pour l'année de modèle 2024 et les années de modèle ultérieures, la norme d'émissions de particules qui est prévue à l'article 699 de la sous-partie G, partie 1039, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

62 Les articles 24.6 et 24.7 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

24.6 Pour l'année de modèle 2017 et les années de modèle ultérieures, la valeur moyenne de HCNM à froid pour le parc d'une entreprise constitué de l'ensemble de ses véhicules légers et camionnettes légères d'une année de modèle donnée qui sont alimentés à l'essence ne doit pas

set out in Table 5 to section 1811 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

24.7 For the 2017 and later model years, the average cold NMHC value for a company's fleet that is composed of all of its heavy light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles of a specific model year that are fueled by gasoline must not exceed the fleet average cold NMHC standard set out for heavy light-duty trucks in Table 5 to section 1811 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

63 The portion of subsection 32.7(3) of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(3) Si, dans une année de modèle, l'un ou l'autre des sous-parcs de l'entreprise comprend une ou plusieurs motocyclettes qui respectent une limite d'émissions de la famille supérieure à la norme d'émissions de HC+NO_x applicable prévue à l'article du CFR qui est mentionné à l'alinéa 17a) ou prévue au paragraphe 17.1(2) ou à la norme d'émissions par perméation du réservoir de carburant prévue à cet article, l'entreprise inclut, dans son rapport de fin d'année de modèle, les renseignements suivants pour chaque sous-parc en cause :

64 Subsection 33(1) of the Regulations is amended by striking out "and" at the end of paragraph (b), by adding "and" at the end of paragraph (c) and by adding the following after paragraph (c):

(d) tractors that are equipped with an auxiliary power unit, in respect of the unit, in section 125 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1039, subpart B, of the CFR.

65 (1) The portion of subsection 35(1) of the Regulations before paragraph (b) is replaced by the following:

35 (1) Subject to subsection (1.1), in the case of a vehicle or engine that is covered by an EPA certificate and that, as authorized by subsection 19(1), conforms to the certification and in-use standards referred to in the EPA certificate instead of the standards set out in sections 11 to 17, evidence of conformity for the purpose of paragraph 153(1)(b) of the Act in respect of a company shall consist of

(a) a copy of the EPA certificate covering the vehicle or engine and, in the case of a tractor that is equipped with an auxiliary power unit, a copy of the EPA certificate covering the unit;

dépasser la norme moyenne de HCNM à froid applicable figurant au tableau 5 de l'article 1811 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

24.7 Pour l'année de modèle 2017 et les années de modèle ultérieures, la valeur moyenne de HCNM à froid pour le parc d'une entreprise constitué de l'ensemble de ses camionnettes lourdes et véhicules moyens à passagers d'une année de modèle donnée qui sont alimentés à l'essence ne doit pas dépasser la norme moyenne de HCNM à froid applicable pour les camionnettes lourdes figurant au tableau 5 de l'article 1811 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

63 Le passage du paragraphe 32.7(3) de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(3) Si, dans une année de modèle, l'un ou l'autre des sous-parcs de l'entreprise comprend une ou plusieurs motocyclettes qui respectent une limite d'émissions de la famille supérieure à la norme d'émissions de HC+NO_x applicable prévue à l'article du CFR qui est mentionné à l'alinéa 17a) ou prévue au paragraphe 17.1(2) ou à la norme d'émissions par perméation du réservoir de carburant prévue à cet article, l'entreprise inclut, dans son rapport de fin d'année de modèle, les renseignements suivants pour chaque sous-parc en cause :

64 Le paragraphe 33(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa c), de ce qui suit :

d) dans le cas des tracteurs routiers munis d'un groupe électrogène d'appoint, à l'égard du groupe électrogène d'appoint, à l'article 125 de la sous-partie B, partie 1039, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

65 (1) Le passage du paragraphe 35(1) du même règlement précédant l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :

35 (1) Sous réserve du paragraphe (1.1), pour l'application de l'alinéa 153(1)(b) de la Loi à l'égard d'une entreprise, dans le cas d'un véhicule ou d'un moteur visé par un certificat de l'EPA qui, par application du paragraphe 19(1), est conforme aux normes d'homologation et d'utilisation visées par le certificat de l'EPA au lieu d'être conforme aux normes visées aux articles 11 à 17, 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, si le véhicule est un tracteur routier muni d'un groupe électrogène d'appoint, pour le groupe électrogène d'appoint;

(2) Subsection 35(1) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (c), by adding “and” at the end of paragraph (d) and by adding the following after paragraph (d):

(e) in the case of a tractor of a specific model year that is equipped with an auxiliary power unit, the U.S. engine information label that is permanently affixed to the auxiliary power unit in the form and location set out in

(i) for the 2021 to 2023 model years, section 135 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1039, subpart B, of the CFR, and

(ii) for the 2024 and later model years, section 699(k) of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1039, subpart G, of the CFR.

(3) Subsection 35(1.1) of the Regulations is replaced by the following:

(1.1) For the purpose of paragraph 153(1)(b) of the Act, if it is impracticable for a company to obtain the evidence of conformity referred to in subparagraph (1)(b)(i) or (ii) in respect of a vehicle or engine referred to in subsection (1), the company shall obtain and produce evidence of conformity for the vehicle or engine in a form and manner satisfactory to the Minister, instead of as specified in subsection (1), and submit that evidence to the Minister before importing the vehicle or engine or applying a national emissions mark to it.

66 The portion of paragraph 38(1)(a) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

(a) the records referred to in paragraph 153(1)(g) of the Act and the evidence of conformity referred to in paragraphs 35(1)(a) to (c), subsection 35(1.1), paragraphs 35.1(1)(a) to (c) and, if applicable, (e) and subsection 36(1) for a period of

67 Paragraph 39.1(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) an indication of whether the import consists of

(i) a heavy-duty vehicle and, if applicable, a tractor that is equipped with an auxiliary power unit, or

(ii) a heavy-duty engine; and

(2) Le paragraphe 35(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa d), de ce qui suit :

e) dans le cas d’un tracteur routier d’une année de modèle donnée muni d’un groupe électrogène d’appoint, l’étiquette américaine d’information sur les moteurs apposée en permanence sur le groupe électrogène d’appoint en la forme et à l’endroit prévus :

(i) pour les années de modèles 2021 à 2023, à l’article 135 de la sous-partie B, partie 1039, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR,

(ii) pour l’année de modèle 2024 et les années de modèle ultérieures, à l’article 699(k) de la sous-partie G, partie 1039, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

(3) Le paragraphe 35(1.1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(1.1) Pour l’application de l’alinéa 153(1)(b) de la Loi, s’il est pratiquement impossible pour l’entreprise d’obtenir l’un des éléments de justification de la conformité visés aux sous-alinéas (1)(b)(i) ou (ii) à l’égard d’un véhicule ou d’un moteur visé au paragraphe (1), l’entreprise obtient et produit la justification de la conformité selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes, plutôt que conformément à ce paragraphe, et les lui fournit avant d’importer le véhicule ou le moteur ou d’y apposer la marque nationale.

66 Le passage de l’alinéa 38(1)(a) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

a) les dossiers visés à l’alinéa 153(1)(g) de la Loi ainsi que les éléments de la justification de la conformité visées aux alinéas 35(1)(a) à c), au paragraphe 35(1.1), aux alinéas 35.1(1)(a) à c) et, le cas échéant, e) et au paragraphe 36(1), qu’elle conserve pendant au moins :

67 L’alinéa 39.1(1)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) une mention indiquant, selon le cas :

(i) s’il s’agit d’un véhicule lourd et, le cas échéant, s’il s’agit d’un tracteur routier muni d’un groupe électrogène d’appoint,

(ii) s’il s’agit d’un moteur de véhicule lourd;

Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations

68 The definition *plug-in hybrid electric vehicle* in subsection 1(1) of the English version of the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*³ is replaced by the following:

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

69 Section 18.4 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

Description of A_H

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

Coming into Force

70 These Regulations come into force on the day that, in the sixth month after the month in which they are registered, has the same calendar number as the day on which they are registered or, if that sixth month has no day with that number, the last day of that sixth month.

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

68 La définition de *plug-in hybrid electric vehicle*, au paragraphe 1(1) de la version anglaise du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*³, est remplacée par ce qui suit :

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

69 L'article 18.4 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

Élément A_H

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

Entrée en vigueur

70 Le présent règlement entre en vigueur le jour qui, dans le sixième mois suivant celui de son enregistrement, porte le même quantième que le jour de son enregistrement ou, à défaut de quantième identique, le dernier jour de ce sixième mois.

³ SOR/2010-201

³ DORS/2010-201

SCHEDULE

(Section 58)

SCHEDULE

(Subsection 7(1))

National Emissions Mark

ANNEXE

(article 58)

ANNEXE

(paragraphe 7(1))

Marque nationale



[9-1-o]

[9-1-o]

Regulations Amending the Food and Drug Regulations and the Regulations Amending the Food and Drug Regulations (Shortages of Drugs and Discontinuation of Sale of Drugs)

Statutory authority
Food and Drugs Act

Sponsoring department
Department of Health

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the regulations.)

Issues

This regulatory proposal would amend the *Food and Drug Regulations* (FDR) to address the following issues.

1. Lack of drug identification number requirements for Schedule C drugs

When Health Canada grants market authorization to a drug, a drug identification number (DIN) is issued and printed on the label of the drug. This DIN is used for a variety of regulatory purposes, including tracking of market status. Radiopharmaceuticals and drugs that are sold or represented for use in the preparation of radiopharmaceuticals (other than radionuclides) are listed in Schedule C to the *Food and Drugs Act*. Schedule C drugs are presently exempt from the DIN issuance requirement; thus, Health Canada does not have a mechanism to track their market authorization status and cannot easily ascertain which of them are currently available on the Canadian market. This exemption has led to difficulties finding accurate and timely information about Schedule C drugs, such as identifying alternative products on the market during drug shortage situations.

2. Discrepancies in the requirements regarding notification of 12 months of no sale for certain DIN products

Health Canada's publicly accessible Drug Product Database (DPD) is a repository of information for all drugs

Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues et le Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (pénuries de drogues et cessation de la vente de drogues)

Fondement législatif
Loi sur les aliments et drogues

Ministère responsable
Ministère de la Santé

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie des règlements.)

Enjeux

Le projet de règlement modifiera le *Règlement sur les aliments et drogues* afin de traiter des enjeux suivants.

1. Absence d'exigences s'appliquant au numéro d'identification de drogue pour les drogues visées à l'annexe C

Lorsque Santé Canada accorde l'autorisation de mise en marché, un numéro d'identification de drogue (DIN) est attribué à la drogue et est affiché sur l'étiquette de celle-ci. Ce DIN est utilisé à diverses fins réglementaires, notamment pour assurer le suivi de la situation sur le marché. Les produits pharmaceutiques radioactifs et les drogues vendues pour être employées dans la préparation de produits pharmaceutiques radioactifs ou présentées comme pouvant servir à cette fin (autres que les radionucléides) sont énoncés à l'annexe C de la *Loi sur les aliments et drogues*. Les drogues de l'annexe C ne sont pas assujetties à l'attribution d'un DIN; Santé Canada n'a donc aucun mécanisme pour assurer le suivi de leur autorisation de mise en marché et ne peut pas facilement savoir lesquelles de ces drogues sont en vente sur le marché canadien. En raison de cette exemption, il est difficile d'obtenir des renseignements fiables dans des délais opportuns au sujet des drogues de l'annexe C, notamment pour rechercher des produits de rechange sur le marché en cas de pénurie d'une drogue.

2. Écarts concernant l'exigence de produire une déclaration lorsque 12 mois se sont écoulés depuis la date de la dernière vente pour certains produits dotés d'un DIN

La base de données sur les produits pharmaceutiques (BDPP) de Santé Canada est un répertoire, accessible au

authorized for sale in Canada that uses the DIN as the primary identifier. As part of the *Regulations Amending the Food and Drug Regulations (Shortages of Drugs and Discontinuation of Sale of Drugs)*¹ [the Shortages and Discontinuation Regulations], a new provision was introduced that requires manufacturers to notify Health Canada within 30 days when a drug has not been sold for a period of 12 months. Once Health Canada has been notified of this fact, the status of the drug in the DPD will change from “marketed” to “dormant” to better reflect the market status. With this information, practitioners can make informed decisions on treatment options for their patients. This requirement, however, only covers certain classes of drugs and does not include all DIN products, such as non-prescription drugs and veterinary drugs. As a result, discrepancies exist between the current market statuses of all classes of DIN products in the DPD. This is problematic when practitioners and patients are relying on the DPD for accurate information.

Background

DINs for Schedule C drugs

Radiopharmaceuticals are drugs that exhibit radioactive properties and are used for diagnostic and therapeutic purposes. Radiopharmaceuticals are listed in Schedule C to the *Food and Drugs Act*, along with kits for the preparation of radiopharmaceuticals.

Prior to 1998, Schedule C licences were issued to manufacturers annually for Schedule C drugs. Each Schedule C licence listed all the products that were being marketed by a manufacturer at that time, and these were renewed on an annual basis. These licences were replaced by establishment licences in 1998. Since then, Schedule C drugs have been required to be labelled with the establishment licence number.

For other classes of drugs, a DIN is issued for each drug product that is authorized for sale in Canada and serves as a unique identifier that has, historically, been primarily used for reimbursement purposes by insurance companies. As most radiopharmaceuticals are administered parenterally (i.e. intravenously or via intramuscular injection) and are commonly prepared and administered by health care professionals in a clinical or hospital setting, DINs were deemed not to be required for reimbursement

public, d'information sur l'ensemble des drogues autorisées à la vente au Canada qui utilise le DIN comme identificateur principal. Une nouvelle disposition a été prise dans le *Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (pénuries de drogues et cessation de la vente de drogues)*¹ [Règlement sur les pénuries de drogues et la cessation de la vente de drogues] qui oblige les fabricants à aviser Santé Canada dans une période de 30 jours qu'une drogue n'a pas été vendue dans une période de 12 mois. Une fois que Santé Canada est avisé de ce fait, le statut de la drogue dans la BDPP est modifié de « commercialisé » à « dormant » pour correspondre à l'état sur le marché. Les praticiens peuvent ainsi prendre des décisions éclairées relativement aux traitements pour leurs patients. Toutefois, cette exigence ne vise que certaines catégories de drogues et ne s'applique pas à tous les produits ayant un DIN, notamment aux médicaments vendus sans ordonnance et aux médicaments vétérinaires. Par conséquent, il existe des écarts entre l'état actuel de la mise en marché de toutes les catégories de produits dotés d'un DIN contenus dans la BDPP. La situation cause des problèmes lorsque les praticiens et les patients se fient à la BDPP pour obtenir des renseignements exacts.

Contexte

DIN pour les drogues de l'annexe C

Les produits pharmaceutiques radioactifs sont des drogues qui présentent des propriétés radioactives et sont utilisés à des fins diagnostiques et thérapeutiques. Les produits pharmaceutiques radioactifs sont énoncés à l'annexe C de la *Loi sur les aliments et drogues*, ainsi que les trousseaux de préparation des produits pharmaceutiques radioactifs.

Avant 1998, des licences en vertu de l'annexe C étaient délivrées tous les ans aux fabricants de drogues visées à l'annexe C. Chaque licence délivrée en vertu de l'annexe C énumérait tous les produits du fabricant qui se trouvaient sur le marché à ce moment, et ces licences étaient renouvelées tous les ans. Ces licences ont été remplacées par des licences d'établissement en 1998. Depuis, le numéro de la licence d'établissement doit apparaître sur les étiquettes des drogues de l'annexe C.

En ce qui concerne les autres catégories de médicaments, un DIN est attribué à chaque drogue dont la vente est autorisée au Canada. Il sert d'identificateur unique qui, historiquement, a été utilisé essentiellement aux fins de remboursement par les compagnies d'assurance. Comme la plupart des produits pharmaceutiques radioactifs sont administrés par voie parentérale (c'est-à-dire par injection intraveineuse ou intramusculaire) et qu'ils sont généralement préparés et administrés par des professionnels

¹ <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2016/2016-06-29/html/sor-dors139-eng.php>

¹ <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2016/2016-06-29/html/sor-dors139-fra.php>

purposes. Therefore, Schedule C drugs were exempted from the DIN requirement.

Over time, the purpose of the DIN has evolved. Today, Health Canada uses a DIN for a variety of regulatory activities, such as the tracking of market status of a drug and displaying associated information within the public DPD. The Canada Border Services Agency (CBSA) uses a DIN to aid in compliance and enforcement activities with respect to the importation of drugs. A manufacturer's authority to sell a product on the Canadian market is represented through the issuance of a DIN. Health Canada can similarly revoke the authority to sell a product that has been shown in the post-market context to be unsafe or for other reasons, such as non-compliance with the regulations, through the cancellation of a DIN.

Currently, once a DIN has been assigned, the manufacturer of the drug must provide Health Canada with a notification within 30 days of selling a drug in Canada. By means of an Annual Drug Notification Form, the manufacturer also confirms that all the information previously supplied with respect to that drug is correct. This information is used by Health Canada for a variety of regulatory activities, such as the tracking of market status of the drug in the DPD.

As Schedule C drugs are currently exempt from the DIN requirement, manufacturers are not required to provide market notification or an Annual Drug Notification Form. In the absence of such information on Schedule C drugs in the DPD, it has been difficult to determine which radiopharmaceutical products are available on the Canadian market. This was particularly evident during the isotope shortages that followed the shutdowns of the Chalk River National Research Universal nuclear reactor facility in 2007–2008 and 2009–2010.² It was difficult for Health Canada to identify radioisotope alternatives during this shortage period due to the lack of an up-to-date list of Schedule C drugs on the market.

Notifications to Health Canada

Presently, when a drug product receives approval from Health Canada and is issued a DIN, it is listed on the DPD as “approved.” Once a manufacturer notifies Health Canada that the sale of this product has commenced, the status is changed to “marketed.” When the product is discontinued and the DIN cancelled, the status is changed to “cancelled.” If at any time the sale of the product stops, but the DIN is still active, the status of the drug remains

de la santé dans une clinique ou un hôpital, les DIN n'étaient pas jugés nécessaires aux fins de remboursement. Les drogues de l'annexe C n'étaient donc pas soumises à l'exigence d'avoir un DIN.

Avec les années, le but du DIN a évolué. Aujourd'hui, Santé Canada utilise les DIN dans le cadre de différentes activités réglementaires, notamment pour assurer le suivi de l'état sur le marché d'un médicament et afficher des renseignements connexes dans la BDPP publique. L'Agence des services frontaliers du Canada utilise les DIN dans le cadre de ses activités de conformité et d'application pour les médicaments importés. Le DIN est une preuve de l'autorisation accordée au fabricant de vendre un produit sur le marché canadien. Santé Canada peut également révoquer l'autorisation de vendre un produit lorsque, à la suite de sa mise en marché, le produit s'est révélé dangereux ou pour d'autres raisons, telles qu'un manquement à la réglementation. Dans ces cas, le DIN est annulé.

À l'heure actuelle, une fois que le DIN a été attribué, le fabricant de la drogue doit fournir à Santé Canada un avis dans les 30 jours suivant la vente de la drogue au Canada. Au moyen d'un Formulaire de notification annuelle des médicaments, il confirme également que tous les renseignements fournis dans le passé concernant la drogue sont exacts. Santé Canada utilise cette information dans le cadre de différentes activités réglementaires, notamment pour assurer le suivi de l'état sur le marché d'un médicament dans la BDPP.

Comme les drogues de l'annexe C ne sont pas soumises à l'exigence d'avoir un DIN, les fabricants ne sont pas tenus de fournir un avis de mise en marché ou le Formulaire de notification annuelle des médicaments. En l'absence de ces renseignements sur les drogues de l'annexe C dans la BDPP, il est difficile de déterminer quels produits pharmaceutiques radioactifs sont offerts sur le marché canadien. Ce problème a été mis en évidence lors de la pénurie d'isotopes ayant suivi la fermeture de l'installation du réacteur national de recherche universel de Chalk River en 2007-2008 et 2009-2010². Il a été difficile pour Santé Canada de trouver d'autres sources de radio-isotopes pendant la période de pénurie sans une liste à jour des drogues de l'annexe C sur le marché.

Avis à Santé Canada

À l'heure actuelle, lorsqu'une drogue est autorisée par Santé Canada et qu'un DIN lui est attribué, la mention « approuvé » est inscrite dans la BDPP. Dès que le fabricant informe Santé Canada que le produit est maintenant en vente, son état passe à « commercialisé ». Si le fabricant cesse la vente du produit et que le DIN est annulé, l'état du produit devient « annulé ». Si la vente du produit est interrompue, mais que son DIN demeure en vigueur,

² <https://www.nrcan.gc.ca/energy/uranium-nuclear/7793>

² <https://www.rncan.gc.ca/energie/uranium-nucleaire/7794>

“marketed” even though it is not available on the Canadian market.

Beginning in spring 2017, a provision in the FDR will come into force as part of the Shortages and Discontinuation Regulations that will require manufacturers (authorization holders) of certain drugs to notify Health Canada within 30 days when a period of 12 months of no sale has elapsed. Once this provision comes into force, a new “dormant” status will be introduced in the DPD. When a manufacturer notifies Health Canada that a product has not been sold for a period of 12 months, the status of the drug in the DPD will be changed from “marketed” to “dormant” to better reflect the market status and allow the public to easily distinguish drug products that are readily available on the Canadian market.

Objectives

The objectives of the proposed regulatory amendments are to amend the FDR to

1. Remove the DIN exemption and clearly outline the labelling requirements for Schedule C drugs in order to align the DIN application process and labelling requirements for Schedule C drugs with the application process and labelling requirements of all other drug products that have DINs.
2. Require Schedule C drug manufacturers to notify Health Canada within 30 days of a product being marketed or discontinued.
3. Broaden the scope of the notification of 12 months with no sale to require manufacturers of all DIN products not covered under the Shortage and Discontinuation Regulations to notify Health Canada after a 12-month period of no sale as part of the annual notification process.

Description

The proposed amendments would remove the exemptions to DIN requirements with respect to Schedule C drugs, thus aligning the DIN application process and labelling requirements for Schedule C drugs with the application process and labelling requirements of all other drug products all other drug products for which a DIN has been assigned. It would also harmonize the requirement regarding the notification of 12 months with no sale for all DIN products and create a means for Health Canada to maintain a current and accurate list of marketed products.

le produit conserve le statut « commercialisé », même s’il n’est pas en vente sur le marché canadien.

Au printemps 2017, une disposition du *Règlement sur les aliments et drogues* entrera en vigueur en vertu du Règlement sur les pénuries de drogues et la cessation de la vente de drogues qui obligera le fabricant (titulaire de l’autorisation) de certaines drogues à aviser Santé Canada dans une période de 30 jours que 12 mois se sont écoulés depuis la date de la dernière vente d’une drogue. Une fois que cette disposition entrera en vigueur, l’état de dormance sera ajouté à la BDPP. Lorsqu’un fabricant avisera Santé Canada qu’un produit n’a pas été vendu pendant une période de 12 mois, l’état de la drogue dans la BDPP deviendra « dormant » et non plus « commercialisé », de sorte à correspondre à la réalité du marché et de permettre au public de savoir quels produits sont offerts sur le marché canadien.

Objectifs

Les modifications réglementaires proposées visent à modifier le *Règlement sur les aliments et drogues* afin :

1. De supprimer la dispense concernant le DIN et d’énoncer clairement les exigences en matière d’étiquetage pour les drogues de l’annexe C afin d’aligner le processus de demande d’un DIN et les exigences en matière d’étiquetage pour les drogues visées à l’annexe C sur le processus de demande et les exigences en matière d’étiquetage de toutes les autres drogues ayant un DIN.
2. D’exiger les fabricants de drogues visées à l’annexe C d’aviser Santé Canada de la mise en marché ou de la cessation de la vente d’un produit dans les 30 jours suivant celles-ci.
3. D’élargir la portée de l’avis de 12 mois sans vente de sorte que les fabricants de tous les produits dotés d’un DIN pas couverts par le Règlement sur les pénuries de drogues et la cessation de la vente de drogues seront tenus d’aviser Santé Canada que 12 mois se sont écoulés depuis la date de la dernière vente d’une drogue, dans le cadre du processus de notification annuelle.

Description

Les modifications proposées supprimeraient les dispenses relatives aux exigences concernant le DIN pour les drogues de l’annexe C. Le processus d’application pour un DIN et les exigences en matière d’étiquetage s’appliqueraient donc uniformément aux drogues de l’annexe C et à tous les autres produits auxquels des DIN ont été attribués. Les modifications feraient également en sorte que l’exigence d’aviser Santé Canada que 12 mois se sont écoulés depuis la date de la dernière vente d’une drogue s’applique également à tous les produits dotés d’un DIN, permettant ainsi à Santé Canada de maintenir une liste exacte et à jour des produits sur le marché.

DIN requirements

Under the proposed amendments, Part C of the FDR would be amended to remove the exemption from the requirement to be issued a DIN in order to be sold in Canada for all Schedule C drugs. In turn, manufacturers of Schedule C drugs that are currently on the market and that are sold pursuant to a notice of compliance would be required to submit an application for a DIN. When authorized, the manufacturer would be issued a Drug Notification Form, through which the DIN is assigned.

For all other Schedule C new drugs in respect of which a notice of compliance has not yet been issued, manufacturers of those drugs would be required to file a new drug submission or abbreviated new drug submission as per Part C of the FDR and, if authorized, would be assigned a DIN.

A second amendment to Part C would require that manufacturers of Schedule C drugs, like all other drugs assigned a DIN, notify Health Canada within 30 days of commencing sale once a Drug Notification Form has been issued. Additional amendments made to Part C of the FDR would require the manufacturer to either resubmit the application or notify Health Canada should any information as part of the DIN application change.

Labelling requirements

Labelling requirements for Schedule C drugs in Part C of the FDR would be consistent with the requirements of all drugs for which a DIN has been assigned. Establishment licence numbers would no longer be required on product labels and would be replaced by the DIN.

Distributors and distribution activities

The definition of distributor found in Part C would be amended to reflect the issuance of DINs for Schedule C drugs. Likewise, the list of activities for establishment licence holders would be amended to encompass the distribution of active ingredients that are used in the making of Schedule C non-biologic drugs.

Alignment of DIN provisions

Currently, several provisions in Part C of the FDR are written in such a way that drug products with a DIN, radiopharmaceuticals, and kits for the preparation of radiopharmaceuticals are listed separately. Since

Exigences relatives au DIN

En vertu des modifications proposées, la partie C du *Règlement sur les aliments et drogues* serait modifiée afin de supprimer la dispense de l'attribution d'un DIN pour la vente des drogues de l'annexe C au Canada. Par ailleurs, les fabricants de drogues visées à l'annexe C qui sont actuellement sur le marché et vendues conformément à un avis de conformité devraient soumettre une demande de DIN. Une fois l'autorisation accordée, le fabricant recevrait un formulaire de déclaration de médicament, au moyen duquel le DIN est attribué.

Dans le cas de toutes les autres nouvelles drogues de l'annexe C à l'égard desquelles un avis de conformité n'a pas encore été délivré, les fabricants devraient remplir une présentation de drogue nouvelle ou une présentation abrégée de drogue nouvelle conformément à la partie C du *Règlement sur les aliments et drogues* et, si l'autorisation est accordée, un DIN leur serait attribué.

Une deuxième modification de la partie C obligerait les fabricants de drogues de l'annexe C, comme c'est le cas pour tous les autres médicaments dotés d'un DIN, à aviser Santé Canada dans une période de 30 jours suivant la commercialisation d'un médicament de ce fait, une fois qu'un formulaire de déclaration de médicament a été délivré. D'autres modifications apportées à la partie C du *Règlement sur les aliments et drogues* prévoiraient que les fabricants sont tenus de soumettre de nouveau la demande ou d'aviser Santé Canada de changements aux renseignements contenus dans la demande de DIN.

Exigences en matière d'étiquetage

Les exigences en matière d'étiquetage pour les drogues de l'annexe C, partie C, du *Règlement sur les aliments et drogues* seraient conformes aux exigences de tous les médicaments dotés d'un DIN. Il ne serait plus nécessaire d'afficher les numéros de licences d'établissement sur les étiquettes des produits, car ces numéros seraient remplacés par les DIN.

Distributeurs et activités de distribution

La définition de distributeur à la partie C serait modifiée pour tenir compte de l'attribution de DIN pour les drogues de l'annexe C. La liste des activités des titulaires de licences d'établissement serait également modifiée afin d'englober les ingrédients actifs qui sont utilisés dans la fabrication des drogues non biologiques visées à l'annexe C.

Harmonisation des dispositions concernant le DIN

À l'heure actuelle, plusieurs dispositions de la partie C du *Règlement sur les aliments et drogues* sont libellées de manière à traiter séparément les drogues dotées d'un DIN, les produits pharmaceutiques radioactifs et les trousseaux de

Schedule C drugs would be included in the category of drugs that have been assigned a DIN under the proposed amendments, these sections would be amended to reflect one single category of drugs.

Notification of 12 months with no sale

When the Shortages and Discontinuation Regulations come into force in spring 2017, the provisions regarding the requirement to notify Health Canada of 12 months with no sale will only apply to those products that meet the definition of “drug” under those Regulations (e.g. prescription drugs). In order to bring uniformity to the regulations, the proposed amendments would require notification for all products that have received a DIN (i.e. Health Canada would need to be notified of all drug products for which a DIN has been assigned).

Language consistency between English and French versions of the FDR

Several provisions were identified by the Department of Justice where the English and French texts are inconsistent. The following provisions would be amended in order to harmonize the wording between the English and French versions with no change to the original intent:

- C.01.005(1)
- C.01.014.2(1)(a)(i) and (ii)
- Title preceding C.03.205
- C.03.205

Consequential amendments — Assignment and cancellation of drug identification numbers

In order to accurately reflect how the regulations have been administered and eliminate unnecessary language, references to “the importer” and to “a person authorized by a manufacturer” would be removed from the provisions regarding the assignment and cancellation of DINs. References to “the manufacturer” would be aligned with those found in the provisions regarding drug shortages and discontinuations. These proposed amendments aim to improve the wording of the regulations without changing the original intent or the current operational process.

The provision regarding the annual notification process would be amended to specify the information to be submitted as part of the notification. This proposed amendment aims to bring more transparency to the regulations

préparation des produits pharmaceutiques radioactifs. Comme les drogues de l'annexe C seraient incluses dans la catégorie des drogues auxquelles un DIN a été attribué en vertu des modifications proposées, ces articles seraient modifiés en fonction d'une seule catégorie de drogues.

Avis à produire lorsque 12 mois se sont écoulés depuis la date de la dernière vente d'une drogue

Lorsque le Règlement sur les pénuries de drogues et la cessation de la vente de drogues entrera en vigueur au printemps 2017, les dispositions relatives à l'exigence d'aviser Santé Canada que 12 mois se sont écoulés depuis la date de la dernière vente d'une drogue ne s'appliqueront qu'aux produits qui correspondent à la définition de « drogue » dans ce règlement (par exemple les drogues sur ordonnance). Afin d'uniformiser les règlements, les modifications proposées exigeraient que cet avis s'applique à tous les produits auxquels un DIN a été attribué (c'est-à-dire qu'un avis devrait être transmis à Santé Canada pour tous les produits pharmaceutiques auxquels un DIN a été attribué).

Cohérence entre le libellé de la version française et de la version anglaise du Règlement sur les aliments et drogues

Le ministère de la Justice a relevé des incohérences entre les versions anglaise et française de plusieurs dispositions. Les dispositions suivantes seraient modifiées de sorte à harmoniser le libellé des versions française et anglaise, sans pour autant modifier l'intention initiale :

- C.01.005(1)
- C.01.014.2(1)(a)(i) et (ii)
- Titre précédant C.03.205
- C.03.205

Modifications corrélatives — Attribution et annulation des numéros d'identification de drogue

Afin de refléter avec précision la manière dont les règlements ont été appliqués et d'éliminer les termes inutiles, les renvois à « l'importateur » et à « une personne autorisée par un fabricant » seraient supprimés des dispositions concernant l'attribution et l'annulation des DIN. Les références au « fabricant » seraient alignées sur celles qui figurent dans les dispositions concernant les pénuries de drogues et la cessation de la vente de drogues. Ces modifications proposées visent à améliorer le libellé des règlements sans pour autant modifier l'intention initiale ou le processus opérationnel actuel.

La disposition concernant le processus de notification annuelle serait modifiée pour préciser les informations à fournir dans le cadre de l'avis. La modification proposée vise à accroître la transparence de la réglementation en ce

with respect to the manufacturer's obligation without changing the original intent or current practice.

Consequential amendments — Drug shortage and discontinuation provisions

With the proposed addition of DIN requirements for Schedule C drugs, the recent amendments to the FDR concerning drug shortages and discontinuations would be updated to reflect this change. The new definition for "authorization holder" that was instituted to ensure that manufacturers of Schedule C drugs were captured under the new provisions would be removed; this change would be reflected throughout the provisions.

Consequential amendments — Fees in Respect of Drugs and Medical Devices Regulations

Amendments are also proposed to the *Fees in Respect of Drugs and Medical Devices Regulations* (Fee Regulations) in order to exempt manufacturers of Schedule C drugs from the fees associated with the review of a DIN application. Schedule C drug manufacturers would also be exempt from the annual right to sell fee. Current fees levied to Schedule C drug manufacturers, such as the New Drug Submission fee and the Establishment Licence fee, would continue to apply with no change to the fee level. This would be a temporary measure until a review of the Fee Regulations could be undertaken, in compliance with the *User Fees Act*, to expand the scope of the fees related to possession of a DIN to encompass Schedule C drugs.

Transitional provisions

Schedule C drugs that received authorizations, and that are labelled in accordance with the current Part C of the FDR, could continue to be sold on the Canadian market for a specified period of time (as outlined below) after the proposed amendments to the FDR would come into force.

- If an application for a DIN is submitted within 6 months of the proposed amendments coming into force, and a Drug Notification Form, which contains the DIN, is issued, the drug could continue to be sold with the pre-DIN label for 12 months or, in the case of a kit, 24 months after the issued date of the final decision.
- If an application for a DIN is submitted within 6 months of the proposed amendments coming into force, and a Drug Notification Form, which contains the DIN, is denied, the current exemption for Schedule C drugs

qui a trait à l'obligation du fabricant sans pour autant modifier l'intention initiale ou la pratique actuelle.

Modifications corrélatives — Dispositions sur les pénuries de drogues et la cessation de la vente de drogues

Pour tenir compte des exigences proposées liées au DIN qui s'appliquent aux drogues de l'annexe C, il faudrait actualiser les modifications récemment apportées au *Règlement sur les aliments et drogues* ayant trait aux pénuries de drogues et à la cessation de la vente de drogues. La nouvelle définition de « titulaire de l'autorisation » visant à assurer que les fabricants de drogues de l'annexe C tombent sous le coup des nouvelles dispositions serait supprimée; ce changement serait apporté à toutes les dispositions.

Modifications corrélatives — Règlement sur les prix à payer à l'égard des drogues et instruments médicaux

Des modifications s'appliquent également au *Règlement sur les prix à payer à l'égard des drogues et instruments médicaux* (*Règlement sur les prix à payer*) afin de dispenser les fabricants de drogues de l'annexe C des frais associés à l'examen d'une demande de DIN. Les fabricants de drogues de l'annexe C seraient également dispensés de payer les frais annuels pour le droit de vendre une drogue. Les frais actuellement imposés aux fabricants de drogues de l'annexe C, comme les prix à payer pour l'examen d'une présentation de drogue et les prix à payer à l'égard des licences d'établissement, continueront de s'appliquer, sans modification des prix. Il s'agirait d'une mesure temporaire jusqu'à ce qu'un examen du *Règlement sur les prix à payer* puisse être entrepris, conformément à la *Loi sur les frais d'utilisation*, afin d'élargir la portée des prix à payer associés à la possession d'un DIN pour englober les drogues de l'annexe C.

Dispositions de transition

Les drogues de l'annexe C étant autorisées et étiquetées conformément aux dispositions de la partie C du *Règlement sur les aliments et drogues* pourraient continuer d'être vendues sur le marché canadien pendant une période déterminée (décrite ci-après) à la suite de l'entrée en vigueur des modifications proposées au *Règlement sur les aliments et drogues*.

- Si une demande de DIN est soumise dans une période de 6 mois suivant l'entrée en vigueur des modifications proposées, et qu'un formulaire de déclaration de médicament, qui contient le DIN, est délivré, la drogue pourrait être vendue en utilisant l'étiquette préalable à l'attribution du DIN pendant 12 mois ou, dans le cas d'une trousse, pendant 24 mois suivant la date de la décision finale.

would continue to apply for 12 months after the issued date of the final decision, or 24 months in the case of a kit.

- If an application for a DIN is not submitted within 6 months, the drug could continue to be sold with the pre-DIN label for 18 months, or 30 months in the case of a kit, from the date of the coming into force of the proposed amendments. After this period of time, the drug would no longer be permitted to be sold in Canada.

Coming into force

The proposed amendments would come into force six months after the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule applies to this proposal and would be considered an “IN.” The annual administrative cost of completing and submitting the Annual Drug Notification Form is expected to be \$56 per product. Approximately 250 Schedule C drugs are estimated to be on the market, and the total administrative cost is expected to be \$14,000 on an annual basis.

Additionally, manufacturers of remaining DIN products not included in previous amendments within the FDR would be required to notify Health Canada if their product has not been sold for a period of 12 months. There is an estimated backlog of 1 150 dormant DIN products, and 200 dormant products are anticipated to be reported annually. The administrative cost to notify is expected to be \$75,600 the first year, and \$11,200 every year thereafter, if done separately from the annual notification process. However, since industry will be able to notify Health Canada of dormant products through the annual notification process, these costs are expected to be much lower.

The net present value of these administrative costs over 10 years is \$249,571, or \$190,396 in 2012 dollars. The annualized cost, in 2012 dollars, is \$19,225.

Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as the total costs of the amendments are less than \$1 million.

- Si une demande de DIN est soumise dans une période de 6 mois suivant l'entrée en vigueur des modifications proposées, et qu'un formulaire de déclaration de médicament, qui contient le DIN, est rejeté, la dispense actuelle pour les drogues de l'annexe C continuerait de s'appliquer pendant 12 mois suivant la date de la décision finale ou pendant 24 mois, dans le cas d'une trousse.
- Si une demande de DIN n'est pas soumise dans une période de 6 mois, la drogue pourrait continuer d'être vendue avec l'étiquette préalable à l'attribution d'un DIN pendant une période de 18 mois ou, dans le cas d'une trousse, de 30 mois, à compter de la date d'entrée en vigueur des modifications proposées. Après cette période, la drogue ne pourrait plus être vendue au Canada.

Entrée en vigueur

Les modifications proposées entreraient en vigueur six mois suivant le jour de leur publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'applique au projet de règlement, qui serait considéré comme un « AJOUT ». Le coût d'administration pour remplir et soumettre le Formulaire de notification annuelle des médicaments devrait être de 56 \$ par produit. On estime à environ 250 le nombre de drogues de l'annexe C sur le marché; le coût d'administration devrait donc se chiffrer à 14 000 \$ par année.

De plus, les fabricants des autres produits dotés d'un DIN n'ayant pas été visés par les modifications apportées antérieurement au *Règlement sur les aliments et drogues* seraient tenus d'aviser Santé Canada lorsqu'il n'y a eu aucune vente de leur produit pendant une période de 12 mois. Il y a un arriéré estimé à 1 150 produits dormants, et on s'attend à ce que 200 produits dormants soient déclarés tous les ans. Le coût d'administration lié à l'avis devrait être 75 600 \$ la première année, et 11 200 \$ par année par la suite si l'avis est fait séparément du processus de notification annuelle. Par contre, étant que l'industrie sera en mesure d'aviser Santé Canada des produits dormants par l'entremise du processus de notification annuelle, ces coûts devraient être beaucoup plus faibles.

La valeur actualisée nette de ces coûts d'administration sur 10 ans est de 249 571 \$, ou de 190 396 \$ en dollars de 2012. Le coût amorti sur une base annuelle, en dollars de 2012, est de 19 225 \$.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas, car le total des coûts ne dépasse pas 1 million de dollars.

Consultation

In July 2007, a notice of intent outlining Health Canada's intent to develop regulations to remove the DIN exemption for Schedule C drugs was published in the *Canada Gazette*, Part I. During the 30-day consultation period, two comments were received from industry stakeholders, and both were supportive of the proposal. Stakeholders did not express any concerns regarding the potential for an increased burden associated with a DIN application and confirmed that there would not be any undue financial burden with respect to changing labels, given that non-DIN labelled products could continue to be sold during the transition period.

On September 20, 2011, Health Canada sent a letter to radiopharmaceutical stakeholders to inform them and solicit their input regarding the proposed changes for the DIN requirements for Schedule C drugs. Their feedback was positive.

Throughout the development of the proposed amendments, Health Canada has communicated with industry via regular stakeholder meetings and workshops. These meetings include a biannual meeting with the Nuclear Medicine Alliance, a group representing nuclear medicine companies, as well as a biannual meeting with the Canadian Association of Nuclear Medicine and the Canadian Association of Radiopharmaceutical Scientists, representing non-industry radiopharmaceutical stakeholders. Health Canada will continue to provide information and updates to stakeholders through its annual Radiopharmaceutical Regulatory Workshops.

A survey regarding the notification of no sale after 12 months for products that do not fall under the Shortages and Discontinuation Regulations was sent out to stakeholders on July 19, 2016. Respondents indicated that, while supportive of the proposal to expand the scope to capture all products assigned a DIN, the burden of notifying Health Canada would be greatly reduced if it were possible to do so as part of the annual notification process. Health Canada agrees, and the proposal has been amended so that products captured under the definition of drug by the Shortages and Discontinuation Regulations will continue to be required to be reported within 30 days after a period of 12 months of no sale has elapsed, while all other products assigned a DIN would be required to be reported as part of the annual notification process.

Consultation

En juillet 2007, un avis d'intention a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* pour signifier l'intention de Santé Canada de présenter un projet de règlement visant à supprimer la dispense relative au DIN pour les drogues de l'annexe C. Au cours de la période de consultation de 30 jours, deux commentaires favorables ont été reçus des intervenants de l'industrie à l'égard de la proposition. Les intervenants n'ont soulevé aucune préoccupation relativement au fardeau administratif accru que cela entraînerait. De plus, ils ont confirmé que le fardeau associé à la modification des étiquettes n'était pas excessif du fait qu'ils pourraient continuer de vendre les produits étiquetés sans le DIN pendant la période de transition.

Le 20 septembre 2011, Santé Canada a envoyé une lettre aux intervenants du secteur des produits pharmaceutiques radioactifs pour les informer des modifications réglementaires proposées concernant l'exigence de l'attribution d'un DIN pour les drogues de l'annexe C et solliciter leurs commentaires. Les commentaires ont été positifs.

Dans le cadre de l'élaboration de ces modifications réglementaires, Santé Canada a été en communication constante avec l'industrie par l'entremise de réunions et d'ateliers périodiques avec les intervenants. Au nombre de ces réunions, on compte une réunion semestrielle avec l'Alliance de médecine nucléaire, un groupe de représentants de sociétés de médecine nucléaire, et une réunion semestrielle avec l'Association canadienne de médecine nucléaire et la Canadian Association of Radiopharmaceutical Scientists, représentant des intervenants n'appartenant pas au secteur de l'industrie des produits pharmaceutiques radioactifs. Santé Canada continuera également de fournir de l'information et des mises à jour aux intervenants dans le cadre de son atelier annuel sur la réglementation des produits pharmaceutiques radioactifs.

Le 19 juillet 2016, un sondage a été envoyé aux intervenants au sujet de l'avis lorsque 12 mois se sont écoulés depuis la date de la dernière vente pour les produits n'étant pas visés par les dispositions sur les pénuries de drogues et la cessation de la vente de drogues. Les répondants ont indiqué que, même s'ils étaient en faveur de la proposition d'élargir la portée pour englober tous les produits auxquels un DIN a été attribué, le fardeau de soumettre une déclaration à Santé Canada serait beaucoup moins grand s'il était possible de l'intégrer au processus de notification annuelle. Santé Canada est d'accord. La proposition a donc été modifiée afin qu'il demeure obligatoire, dans le cas des produits compris dans la définition de drogues en vertu des dispositions sur les pénuries de drogues et la cessation de la vente de drogues, de soumettre une déclaration dans une période de 30 jours lorsque 12 mois se sont écoulés depuis la date de la dernière vente d'une drogue. Dans le cas des autres produits auxquels un DIN a été attribué, la déclaration devrait se faire dans le cadre du processus de notification annuelle.

Rationale

DINs for Schedule C drugs

All drugs in dosage form, other than Schedule C drugs, regulated under the FDR have a DIN assigned upon authorization by Health Canada which must appear on the product label. Not requiring that a DIN be assigned to Schedule C drugs has given rise to a number of regulatory inconsistencies. Specifically, Schedule C drugs are not required to be reported to Health Canada once their sale on the Canadian market has begun, nor are notices required to be given when sales of radiopharmaceuticals are discontinued. Furthermore, since no mechanism exists to cancel a notice of compliance (the type of market authorization that Schedule C drugs receive), Health Canada does not have the authority to cancel market authorizations for these drugs. Under this proposal, Schedule C drugs would be subject to the same requirements, such as market notification and discontinuance of sales notification, as all DIN products. This would bring the regulatory oversight of these products into alignment with other products that have been assigned a DIN.

Despite the addition of Schedule C drugs to the DPD in 2015, the information within the database is still incomplete. Affected stakeholders may be unable to find adequate information relating to available alternatives when faced with a possible drug shortage. As the DPD is a publicly available database, this proposal would make market status information for Schedule C drugs available to physicians and other health care stakeholders. This is an important mitigation measure during shortages, discontinuations, and when a drug is not sold for a period of 12 months or more. Additionally, a DIN for Schedule C drugs would allow for easier identification, monitoring, and recall of these products. For example, the CBSA could access the DPD for complete and reliable information to aid in compliance activities and law enforcement in terms of drug importation. Health care institutions (hospitals and clinics) could easily identify affected drugs during product recall situations.

The proposed amendments would also bring Schedule C drugs into the scope of products more readily eligible for reimbursement through public and private insurance. Some stakeholders identified the lack of a DIN as being the primary reason why some insurers would refuse a claim.

The change in labelling requirements associated with this proposal is expected to result in costs of \$1,000 per

Justification

DIN pour les drogues de l'annexe C

Santé Canada attribue un DIN à toutes les drogues sous forme posologique, autres que les drogues de l'annexe C, régies par le *Règlement sur les aliments et drogues*, au moment de leur autorisation. Ce DIN doit apparaître sur l'étiquette du produit. Le fait de ne pas exiger un DIN pour les drogues de l'annexe C a entraîné des incohérences dans la réglementation. En effet, dans le cas des drogues de l'annexe C, il n'est pas nécessaire d'aviser Santé Canada lorsque la vente sur le marché canadien a commencé ni de déclarer la cessation de la vente de produits pharmaceutiques radioactifs. Par ailleurs, comme il n'existe aucun mécanisme pour annuler un avis de conformité (le type d'autorisation de mise en marché accordée aux drogues de l'annexe C), Santé Canada n'a pas le pouvoir d'annuler les autorisations de mise en marché pour ces drogues. En vertu du projet de règlement, les drogues de l'annexe C seraient soumises aux mêmes exigences que celles qui s'appliquent aux produits auxquels des DIN sont attribués, notamment l'avis de commercialisation et l'avis de cessation de la vente. Ces changements assureraient l'harmonisation de la surveillance réglementaire par rapport aux autres produits auxquels un DIN a été attribué.

Même si les drogues de l'annexe C ont été ajoutées dans la BDPP en 2015, l'information dans la base de données est toujours incomplète. Il pourrait être impossible pour les intervenants de trouver des renseignements adéquats sur les solutions de rechange disponibles en cas de pénurie éventuelle d'une drogue. Comme la BDPP est publique, les médecins et autres intervenants du domaine de la santé pourraient consulter l'information concernant le statut sur le marché des drogues de l'annexe C. Il s'agit d'une mesure importante d'atténuation en période de pénurie, de cessation de vente et lorsqu'une drogue n'est pas vendue au cours d'une période de 12 mois ou plus. De plus, l'attribution d'un DIN aux drogues de l'annexe C faciliterait l'identification, la surveillance et le rappel de ces produits. Par exemple, l'Agence des services frontaliers du Canada pourrait consulter la BDPP pour obtenir de l'information complète et fiable sur les médicaments importés pour mener ses activités de conformité et d'application de la loi. Les établissements de soins de santé (hôpitaux et cliniques) pourraient aussi identifier facilement les drogues visées par des rappels.

De plus, les modifications proposées feraient en sorte que les drogues de l'annexe C s'inscriraient dans les produits qui sont aisément admissibles à un remboursement par les assurances publiques ou privées. Certains intervenants ont indiqué que des assureurs invoquent l'absence d'un DIN comme motif principal de refus d'une demande de remboursement.

On estime à 1 000 \$ par produit le coût des nouvelles exigences en matière d'étiquetage, dans la mesure où la

product, considering a sufficient coming-into-force period to reduce the costs associated with packaging change. Assuming that there are 250 radiopharmaceuticals currently authorized to be marketed in Canada, this requirement is expected to result in a one-time cost of \$250,000. The proposal would also require manufacturers to fill out and submit a DIN application form and market notification, as well as an Annual Drug Notification Form to confirm that the information previously supplied with regard to the product is correct. This would cost industry \$28,000 the first year, and \$14,000 every year thereafter. The cost to Health Canada of issuing and processing DINs is conservatively estimated to be \$35,360. Proposed amendments to add remission provisions to the Fee Regulations would ensure that there would not be any new or higher user fees paid by manufacturers of Schedule C products. These fees, expected to add up to \$282,000 annually, would instead be absorbed by Health Canada until consultations take place and user fees can be updated in accordance with the *User Fees Act*.

Notifications to Health Canada

As of spring of 2017, new regulatory rules will require manufacturers to notify Health Canada within 30 days when a period of 12 months of no sale has elapsed. Once this provision comes into force, it will only apply to certain classes of drugs, but not to all DIN products. This will create discrepancies in the DPD where some products with active DINs not being sold in Canada will have a status of “marketed” while others will have a status of “dormant.”

The proposed amendment would align all DIN products in the DPD by broadening the scope of the notification to require manufacturers of all DIN products to notify Health Canada after a 12-month period of no sale within 30 days for drugs captured under the definition of drug by the Shortages and Discontinuation Regulations and as part of the annual notification process for all other products that have been assigned a DIN. It would allow Health Canada to clearly and easily distinguish between products that have been granted an authorization to be sold in Canada but are not actively being sold, and those that are presently available for sale on the Canadian market. Having this distinction on Health Canada’s website will help patients, health care practitioners, and other health care stakeholders to have a clear and current picture of which drugs are available on the Canadian market. Furthermore, it would allow DIN holders to maintain their DIN in the event that they decide to resume marketing their product.

période d’entrée en vigueur est suffisamment longue pour réduire les coûts associés à la modification de l’emballage. En tenant pour acquis que le nombre actuel de produits pharmaceutiques radioactifs autorisés à être commercialisés au Canada se chiffre à 250, l’exigence devrait entraîner un coût unique de 250 000 \$. L’obligation pour les fabricants de remplir et de soumettre un formulaire de demande de DIN et un avis de mise en marché, ainsi qu’un Formulaire de notification annuelle des médicaments confirmant que les renseignements fournis antérieurement sont exacts, coûterait à l’industrie 28 000 \$ la première année, puis 14 000 \$ par année. Selon une estimation conservatrice, le coût associé à l’attribution et au traitement des DIN serait de 35 360 \$ pour Santé Canada. Grâce à l’ajout proposé de dispositions réduisant les frais dans le Règlement sur les prix à payer, aucuns frais d’utilisation nouveaux ou plus élevés ne seraient imposés aux fabricants des produits de l’annexe C. Ces frais, qui devraient totaliser 282 000 \$ par année, seraient plutôt assumés par Santé Canada jusqu’à la tenue de consultations et jusqu’à ce que les frais d’utilisation puissent être mis à jour conformément à la *Loi sur les frais d’utilisation*.

Production d’avis à Santé Canada

Au printemps 2017, de nouvelles dispositions réglementaires obligeront les fabricants à aviser Santé Canada dans une période de 30 jours lorsque 12 mois se sont écoulés depuis la date de la dernière vente d’une drogue. Lorsqu’elle entrera en vigueur, cette disposition s’appliquera seulement à certaines catégories de drogues mais ne s’appliquera pas à tous les produits dotés d’un DIN. Il s’ensuivra des incohérences dans la BDPP, puisque certains produits dotés d’un DIN en vigueur, mais non vendus au Canada, auront l’état « commercialisé », tandis que d’autres auront l’état « dormant ».

La modification proposée assurerait l’harmonisation de tous les produits ayant un DIN dans la BDPP en élargissant la portée de l’avis de façon à obliger les fabricants de tous les produits ayant un DIN à aviser Santé Canada lorsque 12 mois se sont écoulés depuis la date de la dernière vente dans une période de 30 jours, dans le cas des drogues comprises dans la définition de « drogue » des dispositions réglementaires sur les pénuries de drogues et la cessation de la vente de drogues, et lors du processus de notification annuelle, dans le cas de tous les autres produits auxquels un DIN a été attribué. Santé Canada pourrait ainsi faire facilement la différence entre les produits autorisés au Canada qui ne sont pas disponibles sur le marché canadien et ceux qui le sont. Grâce à la publication de ces renseignements sur le site Web du ministère, les patients, les professionnels de la santé et d’autres intervenants de la santé pourraient disposer de renseignements clairs et à jour sur les drogues vendues sur le marché canadien. De plus, les titulaires de DIN pourraient conserver leur DIN s’ils décident de reprendre la commercialisation d’un produit.

There are approximately 1 150 DIN products which are not actively being sold, and it is expected that there will be 200 dormant products annually. Notifying Health Canada of these products is expected to cost industry \$75,600 the first year, and \$11,200 every year thereafter, if done separately from the annual notification process. However, since industry will be able to notify Health Canada of dormant products through the annual notification process, these costs are expected to be much lower.

Health Canada will be required to process this backlog of notifications at a cost of \$34,466 the first year, as well as the notifications for 200 dormant products every year thereafter, at a cost of \$6,894 per year.

The benefits of this proposal, as stated above, are expected to outweigh the costs to industry of applying for DINs, changing labels and notifying Health Canada following a period of no sale, as well as the costs to Health Canada for processing and issuing said DINs, and processing notifications for dormant DIN products.

Contact

Bruno Rodrigue
 Director
 Office of Legislative and Regulatory Modernization
 Policy, Planning and International Affairs Directorate
 Health Products and Food Branch
 Health Canada
 Address Locator: 3105A
 Holland Cross, Tower B, 5th Floor
 1600 Scott Street
 Ottawa, Ontario
 K1A 0K9
 Email: LRM_MLR_consultations@hc-sc.gc.ca

New! Provide your comments on the proposed regulations online at <https://regconsultation.ca/consultation/a8r-en.html>. This pilot project is designed to improve ways to gather your feedback.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to subsection 30(1)^a of the *Food and Drugs Act*^b,

^a S.C. 2012, c. 19, s. 414

^b R.S., c. F-27

Il y a environ 1 150 produits ayant un DIN qui ne sont pas activement vendus, et on s'attend à ce qu'il y ait 200 produits dormants par année. L'avis à Santé Canada concernant ces produits devrait coûter 75 600 \$ la première année, puis 11 200 \$ par année, si l'avis est fait séparément du processus de notification annuelle. Cependant, étant donné que l'industrie sera en mesure d'aviser Santé Canada des produits dormants par l'entremise du processus de notification annuelle, ces coûts devraient être beaucoup plus faibles.

Santé Canada devra traiter cet arriéré d'avis à un coût de 34 466 \$ la première année, ainsi que les avis relatifs aux 200 produits dormants chaque année par la suite, à un coût de 6 894 \$ par année.

Tel qu'il est mentionné précédemment, les avantages découlant du projet de règlement devraient surpasser les coûts pour l'industrie associés à la demande de DIN, au changement des étiquettes et au signalement de l'absence de vente à Santé Canada, ainsi que les coûts pour Santé Canada liés au traitement des demandes et à l'attribution des DIN et au traitement des avis de produits dormants dotés d'un DIN.

Personne-ressource

Bruno Rodrigue
 Directeur
 Bureau de la modernisation des lois et des règlements
 Direction des politiques, de la planification et des affaires internationales
 Direction générale des produits de santé naturels et des aliments
 Santé Canada
 Indice de l'adresse : 3105A
 Édifice Holland Cross, Tour B, 5^e étage
 1600, rue Scott
 Ottawa (Ontario)
 K1A 0K9
 Courriel : LRM_MLR_consultations@hc-sc.gc.ca

Nouveau! Donnez vos commentaires sur les règlements proposés en ligne à l'adresse suivante : <https://regconsultation.ca/consultation/a8r-fr.html>. Ce projet pilote vise à améliorer les façons de recueillir vos commentaires.

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe 30(1)^a de la *Loi sur les aliments et*

^a L.C. 2012, ch. 19, art. 414

proposes to make the annexed *Regulations Amending the Food and Drug Regulations and the Regulations Amending the Food and Drug Regulations (Shortages of Drugs and Discontinuation of Sale of Drugs)*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 75 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be addressed to Bruno Rodrigue, Director, Office of Legislative and Regulatory Modernization, Policy, Planning and International Affairs Directorate, Health Products and Food Branch, Department of Health, Address Locator: 3105A, Holland Cross, Tower B, 5th Floor, 1600 Scott Street, Ottawa, Ontario K1A 0K9 (email: LRM_MLR_consultations@hc-sc.gc.ca).

Ottawa, February 23, 2017

Jurica Čapkun
Assistant Clerk of the Privy Council

Regulations Amending the Food and Drug Regulations and the Regulations Amending the Food and Drug Regulations (Shortages of Drugs and Discontinuation of Sale of Drugs)

Food and Drug Regulations

1 Subsection C.01.005(1) of the *Food and Drug Regulations*¹ is replaced by the following:

C.01.005 (1) The principal display panel of both the inner and outer label of a drug sold in dosage form shall show in a clear and legible manner the drug identification number assigned for that drug, preceded by the expression “Drug Identification Number” or “Drogue : identification numérique”, or both, or the abbreviation “DIN”.

2 Subsection C.01.014(2) of the *Regulations* is replaced by the following:

(2) Subsection (1) does not apply in respect of a *study drug* as defined in section C.03.301 or a *medicated feed* as defined in subsection 2(1) of the *Feeds Regulations, 1983*.

¹ C.R.C., c. 870

drogues^b, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues et le Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (pénuries de drogues et cessation de la vente de drogues)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d’y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d’envoyer le tout à Bruno Rodrigue, directeur, Bureau de la modernisation des lois et des règlements, Direction des politiques, de la planification et des affaires internationales, Direction générale des produits de santé et des aliments, ministère de la Santé, indice d’adresse 3105A, Holland Cross, tour B, 5^e étage, 1600, rue Scott, Ottawa (Ontario) K1A 0K9 (courriel : LRM_MLR_consultations@hc-sc.gc.ca).

Ottawa, le 23 février 2017

Le greffier adjoint du Conseil privé
Jurica Čapkun

Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues et le Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (pénuries de drogues et cessation de la vente de drogues)

Règlement sur les aliments et drogues

1 Le paragraphe C.01.005(1) du *Règlement sur les aliments et drogues*¹ est remplacé par ce qui suit :

C.01.005 (1) L’espace principal des étiquettes intérieure et extérieure d’une drogue vendue sous forme posologique indique clairement et lisiblement l’identification numérique attribuée à la drogue, précédée de la mention « Drogue : identification numérique » ou de la mention « Drug Identification Number », ou des deux, ou de l’abréviation « DIN ».

2 Le paragraphe C.01.014(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Le paragraphe (1) ne s’applique pas à la *drogue destinée à l’étude* au sens de l’article C.03.301 ni à l’*aliment médicamenté* au sens du paragraphe 2(1) du *Règlement de 1983 sur les aliments du bétail*.

^b L.R., ch. F-27

¹ C.R.C., ch. 870

3 (1) Subsection C.01.014.1(1) of the Regulations is replaced by the following:

C.01.014.1 (1) A manufacturer of a drug may make an application for a drug identification number for that drug.

(2) Paragraph C.01.014.1(2)(o) of the Regulations is replaced by the following:

(o) in the case of a drug for human use, an assessment as to whether there is a likelihood that the drug will be mistaken for another drug for which a drug identification number has been assigned due to a resemblance between the brand name that is proposed to be used in respect of the drug and the brand name, common name or proper name of the other drug.

4 (1) The portion of subsection C.01.014.2(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

C.01.014.2 (1) Subject to subsection (2), if a manufacturer has provided all the information and material described in subsection C.01.014.1(2) or section C.08.002, C.08.002.01 or C.08.002.1, as the case may be, in respect of a drug, the Director shall issue to the manufacturer a document that

(2) Subparagraphs C.01.014.2(1)(a)(i) and (ii) of the English version of the Regulations are replaced by the following:

(i) the drug identification number assigned for the drug, preceded by the abbreviation “DIN”, or

(ii) if there are two or more brand names for the drug, the drug identification numbers assigned by the Director for the drug, each of which pertains to one of the brand names and is preceded by the abbreviation “DIN”; and

(3) The portion of subsection C.01.014.2(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) The Director may refuse to issue the document referred to in subsection (1) if he or she has reasonable grounds to believe that the product in respect of which an application referred to in section C.01.014.1 has been made

(4) Paragraph C.01.014.2(2)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) is a drug but its sale would cause injury to the health of the consumer or purchaser or would be a contravention of the Act or these Regulations.

3 (1) Le paragraphe C.01.014.1(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

C.01.014.1 (1) Le fabricant d'une drogue peut présenter une demande d'identification numérique pour cette drogue.

(2) L'alinéa C.01.014.1(2)(o) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(o) dans le cas d'une drogue pour usage humain, une appréciation de la question de savoir si la drogue est susceptible d'être confondue avec une autre drogue à laquelle une identification numérique a été attribuée en raison de la ressemblance de la marque nominative dont l'utilisation est proposée pour la drogue avec la marque nominative, le nom usuel ou le nom propre de l'autre drogue.

4 (1) Le passage du paragraphe C.01.014.2(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

C.01.014.2 (1) Sous réserve du paragraphe (2), sur réception des renseignements et du matériel visés au paragraphe C.01.014.1(2) ou aux articles C.08.002, C.08.002.01 ou C.08.002.1, selon le cas, le Directeur délivre au fabricant un document qui :

(2) Les sous-alinéas C.01.014.2(1)a)(i) et (ii) de la version anglaise du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(i) le numéro d'identification de la drogue, précédé de l'abréviation “DIN”, or

(ii) si il y a deux ou plus de noms de marque pour la drogue, les numéros d'identification de la drogue assignés par le Directeur pour la drogue, chacun desquels concerne l'un des noms de marque et est précédé de l'abréviation “DIN”; and

(3) Le passage du paragraphe C.01.014.2(2) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) Le Directeur peut refuser de délivrer le document prévu au paragraphe (1) s'il a des motifs raisonnables de croire que le produit faisant l'objet d'une demande visée à l'article C.01.014.1 :

(4) L'alinéa C.01.014.2(2)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(b) est une drogue dont la vente causerait un préjudice à la santé du consommateur ou de l'acheteur ou contreviendrait à la Loi ou au présent règlement.

(5) The portion of subsection C.01.014.2(2) of the English version of the Regulations after paragraph (b) is repealed.

(6) Subsections C.01.014.2(3) and (4) of the Regulations are replaced by the following:

(3) If the Director refuses to issue the document under subsection (2), the manufacturer may submit additional information or material and request the Director to reconsider his or her decision.

(4) On the basis of the additional information or material submitted under subsection (3), the Director shall reconsider the grounds on which the refusal to issue the document was made.

5 Section C.01.014.3 of the Regulations is replaced by the following:

C.01.014.3 The manufacturer to whom a document was issued under subsection C.01.014.2(1) that sets out the drug identification number assigned for a drug shall, within 30 days after the day on which the drug is first sold following the issuance by the Director of the document, date and sign the document and return it to the Director with a statement set out on it that the information it contains is correct and with an indication of the date of that first sale.

6 Sections C.01.014.5 and C.01.014.6 of the Regulations are replaced by the following:

C.01.014.5 (1) The manufacturer to whom a document was issued under subsection C.01.014.2(1) that sets out the drug identification number assigned for a drug shall, annually before the first day of October and in a form established by the Director, provide the Director with a notification that is signed by them and that

(a) indicates whether any of the following circumstances apply in respect of the drug:

- (i)** as of the day on which the notification is sent,
 - (A)** the manufacturer sells the drug in Canada, or
 - (B)** the manufacturer has discontinued the sale of the drug in Canada, or
- (ii)** the manufacturer has not sold the drug in Canada for a period that is greater than 12 months and a portion of that period is covered by the notification; and

(b) subject to subsection (2), confirms that the information that the manufacturer previously submitted with respect to the drug under subsection C.01.014.1(2), paragraph C.01.014.4(b), or section C.08.002,

(5) Le passage du paragraphe C.01.014.2(2) de la version anglaise du même règlement suivant l'alinéa b) est abrogé.

(6) Les paragraphes C.01.014.2(3) et (4) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(3) Lorsque le Directeur refuse, en vertu du paragraphe (2), de délivrer le document, le fabricant peut fournir des renseignements et du matériel supplémentaires et lui demander de reconsidérer sa décision.

(4) Le Directeur reconsidère sa décision de refuser de délivrer le document en fonction des renseignements et du matériel supplémentaires fournis en vertu du paragraphe (3).

5 L'article C.01.014.3 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

C.01.014.3 Dans les trente jours qui suivent la date de la première vente de la drogue après que le Directeur a délivré au fabricant le document prévu au paragraphe C.01.014.2(1) qui indique l'identification numérique attribuée à la drogue, le fabricant date et signe le document, l'annote en y incluant une déclaration portant que les renseignements qu'il contient sont exacts ainsi qu'une mention de la date de cette première vente, et le renvoie au Directeur.

6 Les articles C.01.014.5 et C.01.014.6 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

C.01.014.5 (1) Le fabricant à qui a été délivré le document prévu au paragraphe C.01.014.2(1) qui indique l'identification numérique attribuée à une drogue fournit au Directeur, avant le premier octobre de chaque année et en la forme établie par ce dernier, un avis qu'il signe et dans lequel :

a) il indique si l'une des circonstances ci-après s'applique à l'égard de la drogue :

- (i)** à la date à laquelle il fournit l'avis :
 - (A)** soit il vend la drogue au Canada,
 - (B)** soit il a cessé la vente de la drogue au Canada,
- (ii)** il n'a pas vendu la drogue au Canada durant une période de plus de douze mois et une partie de cette période est visée par l'avis;

b) sous réserve du paragraphe (2), il confirme que les renseignements qu'il a présentés jusqu'alors au sujet de la drogue en application du paragraphe C.01.014.1(2), de l'alinéa C.01.014.4b) ou des articles C.08.002, C.08.002.01, C.08.002.1 ou C.08.003, selon le cas, sont exacts à la date à laquelle il fournit l'avis.

C.08.002.01, C.08.002.1 or C.08.003, as the case may be, is correct as of the day on which the notification is sent.

(2) If any of the information that the manufacturer provided under a provision referred to in paragraph (1)(b) is not correct as of the day on which the notification is sent, the manufacturer shall update that information in the notification.

C.01.014.6 (1) The Director shall cancel the assignment of a drug identification number for a drug if

(a) the manufacturer to whom a document was issued under subsection C.01.014.2(1) that sets out the drug identification number advises under section C.01.014.7 that they discontinued the sale of the drug;

(b) the drug is a new drug in respect of which the notice of compliance has been suspended under section C.08.006; or

(c) the Director determines that the product for which the drug identification number has been assigned is not a drug.

(2) The Director may cancel the assignment of a drug identification number for a drug if

(a) the manufacturer to whom a document was issued under subsection C.01.014.2(1) that sets out the drug identification number contravenes section C.01.014.5; or

(b) the manufacturer to whom a document was issued under subsection C.01.014.2(1) that sets out the drug identification number has been notified under section C.01.013 that the evidence that they submitted in respect of the drug is not sufficient.

7 Paragraph C.01A.003(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) a distributor of an active ingredient; and

8 Paragraphs C.01A.004(1)(c) and (d) of the Regulations are replaced by the following:

(c) distribute a drug as set out in section C.01A.003 that is not an active pharmaceutical ingredient or an active ingredient that is used in the fabrication of a drug that is of non-biological origin and that is listed in Schedule C to the Act; or

(d) wholesale a drug that is not an active pharmaceutical ingredient or an active ingredient that is used in the fabrication of a drug that is of non-biological origin and that is listed in Schedule C to the Act.

(2) Si l'un des renseignements qu'il a présentés en application d'une disposition visée à l'alinéa (1)b) n'est pas exact à la date à laquelle il fournit l'avis au Directeur, le fabricant met le renseignement à jour dans cet avis.

C.01.014.6 (1) Le Directeur annule l'identification numérique d'une drogue dans les cas suivants :

a) le fabricant à qui il a délivré le document prévu au paragraphe C.01.014.2(1) qui indique l'identification numérique attribuée à la drogue signalée, en application de l'article C.01.014.7, qu'il a cessé la vente de la drogue;

b) la drogue est une drogue nouvelle pour laquelle l'avis de conformité a été suspendu conformément à l'article C.08.006;

c) le Directeur décide que le produit auquel l'identification numérique a été attribué n'est pas une drogue.

(2) Le Directeur peut annuler l'identification numérique d'une drogue dans les cas suivants :

a) le fabricant à qui il a délivré le document prévu au paragraphe C.01.014.2(1) qui indique l'identification numérique attribuée à la drogue contrevient à l'article C.01.014.5;

b) il a avisé, conformément à l'article C.01.013, le fabricant à qui il a délivré le document prévu au paragraphe C.01.014.2(1) qui indique l'identification numérique attribuée à la drogue que les preuves fournies par le fabricant au sujet de cette dernière sont insuffisantes.

7 L'alinéa C.01A.003a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) le distributeur d'un ingrédient actif;

8 Les alinéas C.01A.004(1)c) et d) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

c) de distribuer à titre de distributeur visé à l'article C.01A.003 une drogue autre qu'un ingrédient actif pharmaceutique ou qu'un ingrédient actif utilisé dans la manufacture d'une drogue d'origine non biologique visée à l'annexe C de la Loi;

d) de vendre en gros une drogue autre qu'un ingrédient actif pharmaceutique ou qu'un ingrédient actif utilisé dans la manufacture d'une drogue d'origine non biologique visée à l'annexe C de la Loi.

9 (1) Item 4 of Table I to section C.01A.008 of the Regulations is replaced by the following:

Item	Activities
4	Distribute as a distributor referred to in paragraph C.01A.003(a) an active ingredient that is not an active pharmaceutical ingredient or an active ingredient that is used in the fabrication of a drug that is of non-biological origin and that is listed in Schedule C to the Act

(2) Item 5 of Table I to section C.01A.008 of the English version of the Regulations is replaced by the following:

Item	Activities
5	Distribute as a distributor referred to in paragraph C.01A.003(b)

(3) Item 7 of Table I to section C.01A.008 of the Regulations is replaced by the following:

Item	Activities
7	Wholesale a drug that is not an active pharmaceutical ingredient or an active ingredient that is used in the fabrication of a drug that is of non-biological origin and that is listed in Schedule C to the Act

10 Paragraph C.02.020(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) except in the case of an importer of an active pharmaceutical ingredient or an active ingredient that is used in the fabrication of a drug that is of non-biological origin and that is listed in Schedule C to the Act, master production documents for the drug;

11 (1) Paragraph C.03.202(1)(a) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of subparagraph (ii) and by adding the following after subparagraph (iii):

(iv) the drug identification number assigned for the radiopharmaceutical, preceded by the expression “Drug Identification Number” or “Drogue : identification numérique”, or both, or the abbreviation “DIN”; and

(2) Subparagraph C.03.202(1)(b)(v) of the Regulations is repealed.**(3) Section C.03.202 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):**

(2) Subparagraph (1)(a)(iv) does not apply to a radiopharmaceutical that is

(a) compounded by a pharmacist under a prescription or by a practitioner; or

9 (1) L'article 4 du tableau I de l'article C.01A.008 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Article	Activité
4	Distribuer à titre de distributeur visé à l'alinéa C.01A.003a) un ingrédient actif autre qu'un ingrédient actif pharmaceutique ou qu'un ingrédient actif utilisé dans la manufacture d'une drogue d'origine biologique non visée à l'annexe C de la Loi

(2) L'article 5 du tableau I de l'article C.01A.008 de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Item	Activities
5	Distribute as a distributor referred to in paragraph C.01A.003(b)

(3) L'article 7 du tableau I de l'article C.01A.008 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Article	Activité
7	Vendre en gros une drogue autre qu'un ingrédient actif pharmaceutique ou qu'un ingrédient actif utilisé dans la manufacture d'une drogue d'origine non biologique visée à l'annexe C de la Loi

10 L'alinéa C.02.020(1)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) sauf dans le cas de l'importateur d'un ingrédient actif pharmaceutique ou d'un ingrédient actif utilisé dans la manufacture d'une drogue d'origine non biologique visée à l'annexe C de la Loi, des documents-types de production de la drogue;

11 (1) L'alinéa C.03.202(1)a) du même règlement est modifié par suppression du mot « et » à la fin des sous-alinéas (ii) et (iii) et par adjonction, après le sous-alinéa (iii), de ce qui suit :

(iv) l'identification numérique attribuée au produit pharmaceutique radioactif, précédée de la mention « Drogue : identification numérique » ou de la mention « Drug Identification Number », ou des deux, ou de l'abréviation « DIN »;

(2) Le sous-alinéa C.03.202(1)b)(v) du même règlement est abrogé.**(3) L'article C.03.202 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :**

(2) Le sous-alinéa (1)a)(iv) ne s'applique pas au produit pharmaceutique radioactif qui remplit l'une des conditions suivantes :

a) il est préparé par un pharmacien, conformément à une ordonnance, ou par un praticien;

(b) sold under a prescription, if the radiopharmaceutical's label indicates

- (i)** its proper name, common name or brand name,
- (ii)** its potency, and
- (iii)** the name of its manufacturer.

12 (1) Paragraph C.03.203(1)(e) of the Regulations is replaced by the following:

(e) the drug identification number assigned for the radionuclide generator, preceded by the expression "Drug Identification Number" or "Drogue : identification numérique", or both, or the abbreviation "DIN";

(2) Section C.03.203 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

(3) Section C.01.005 does not apply to a radionuclide generator.

13 The heading before section C.03.205 of the French version of the Regulations is replaced by the following:

Drogues, autres que les radionucléides, vendues pour être employées dans la préparation de produits pharmaceutiques radioactifs ou représentées comme pouvant servir à cette fin

14 Section C.03.205 of the Regulations is replaced by the following:

C.03.205 The following definitions apply in sections C.03.206 to C.03.209.

component means

- (a)** a unit of a drug, other than a radionuclide, separately packaged in a kit; or
- (b)** an empty vial or other accessory item in a kit. (*constituant*)

kit means a package that is intended to be used in the preparation of radiopharmaceuticals and that

- (a)** contains one or more separately packaged units of a drug, other than a radionuclide; and
- (b)** may contain empty vials or other accessory items. (*trousse*)

b) il est vendu conformément à une ordonnance et son étiquette indique :

- (i)** son nom propre, son nom usuel ou sa marque nominative,
- (ii)** son activité,
- (iii)** le nom de son fabricant.

12 (1) L'alinéa C.03.203(1)e) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

e) l'identification numérique attribuée au générateur de radionucléide, précédée de la mention « Drogue : identification numérique » ou de la mention « Drug Identification Number », ou des deux, ou de l'abréviation « DIN »;

(2) L'article C.03.203 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(3) L'article C.01.005 ne s'applique pas aux générateurs de radionucléide.

13 L'intertitre précédant l'article C.03.205 de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Drogues, autres que les radionucléides, vendues pour être employées dans la préparation de produits pharmaceutiques radioactifs ou représentées comme pouvant servir à cette fin

14 L'article C.03.205 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

C.03.205 Les définitions qui suivent s'appliquent aux articles C.03.206 à C.03.209.

constituant S'entend :

- a)** soit d'une unité d'une drogue, autre qu'un radionucléide, emballée séparément dans une trousse;
- b)** soit d'un flacon vide ou d'un autre article accessoire dans une trousse. (*component*)

trousse Emballage destiné à la préparation de produits pharmaceutiques radioactifs qui :

- a)** contient une ou plusieurs unités d'une drogue, autre qu'un radionucléide, emballées séparément;
- b)** peut contenir des fioles vides ou d'autres articles accessoires. (*kit*)

15 Section C.03.207 of the Regulations is renumbered as subsection C.03.207(1) and is amended by adding the following:

(2) The component of a kit that is intended to contain the prepared radiopharmaceutical shall be labelled to display the drug identification number assigned for the kit, preceded by the expression “Drug Identification Number” or “Drogue : identification numérique”, or both, or the abbreviation “DIN”.

16 (1) Paragraph C.03.208(e) of the Regulations is replaced by the following:

(e) the drug identification number assigned for the kit, preceded by the expression “Drug Identification Number” or “Drogue : identification numérique”, or both, or the abbreviation “DIN”;

(2) Section C.03.208 of the Regulations is renumbered as subsection C.03.208(1) and is amended by adding the following:

(2) Paragraph (1)(e) does not apply to a kit that is

(a) compounded by a pharmacist under a prescription or by a practitioner; or

(b) sold under a prescription, if the radiopharmaceutical’s label indicates

(i) its proper name, common name or brand name,

(ii) its potency, and

(iii) the name of its manufacturer.

17 Paragraph C.08.002(2)(o) of the Regulations is replaced by the following:

(o) in the case of a new drug for human use, an assessment as to whether there is a likelihood that the new drug will be mistaken for another drug for which a drug identification number has been assigned due to a resemblance between the brand name that is proposed to be used in respect of the new drug and the brand name, common name or proper name of the other drug.

18 Subparagraph C.08.003(3.1)(b)(i) of the Regulations is replaced by the following:

(i) an assessment as to whether there is a likelihood that the new drug will be mistaken for another drug for which a drug identification number has been assigned due to a resemblance between the brand name that is proposed to be used in respect of the new drug and the

15 L’article C.03.207 du même règlement devient le paragraphe C.03.207(1) et est modifié par adjonction de ce qui suit :

(2) L’étiquette devant être apposée sur le constituant d’une trousse destiné à contenir le produit pharmaceutique radioactif préparé comprend l’identification numérique attribuée à la trousse, précédée de la mention « Drogue : identification numérique » ou de la mention « Drug Identification Number », ou des deux, ou de l’abréviation « DIN ».

16 (1) L’alinéa C.03.208e) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

e) l’identification numérique attribuée à la trousse, précédée de la mention « Drogue : identification numérique » ou de la mention « Drug Identification Number », ou des deux, ou de l’abréviation « DIN »;

(2) L’article C.03.208 du même règlement devient le paragraphe C.03.208(1) et est modifié par adjonction de ce qui suit :

(2) L’alinéa (1)e) ne s’applique pas à la trousse qui remplit l’une des conditions suivantes :

a) elle est préparée par un pharmacien, conformément à une ordonnance, ou par un praticien;

b) elle est vendue conformément à une ordonnance et son étiquette indique :

(i) son nom propre, son nom usuel ou sa marque nominative,

(ii) son activité,

(iii) le nom de son fabricant.

17 L’alinéa C.08.002(2)o) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

o) dans le cas d’une drogue nouvelle pour usage humain, une appréciation de la question de savoir si la drogue nouvelle est susceptible d’être confondue avec une autre drogue à laquelle une identification numérique a été attribuée en raison de la ressemblance de la marque nominative dont l’utilisation est proposée pour cette drogue nouvelle avec la marque nominative, le nom usuel ou le nom propre de l’autre drogue.

18 Le sous-alinéa C.08.003(3.1)b)(i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

i) une appréciation de la question de savoir si la drogue nouvelle est susceptible d’être confondue avec une autre drogue à laquelle une identification numérique a été attribuée en raison de la ressemblance de la marque nominative dont l’utilisation est proposée pour cette

brand name, common name or proper name of the other drug, and

drogue nouvelle avec la marque nominative, le nom usuel ou le nom propre de l'autre drogue,

Regulations Amending the Food and Drug Regulations (Shortages of Drugs and Discontinuation of Sale of Drugs)

Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (pénuries de drogues et cessation de la vente de drogues)

19 (1) Section 1 of the *Regulations Amending the Food and Drug Regulations (Shortages of Drugs and Discontinuation of Sale of Drugs)*² is amended by repealing the definition *authorization holder* that it enacts.

19 (1) L'article 1 du *Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (pénuries de drogues et cessation de la vente de drogues)*² est modifié par abrogation de la définition de *titulaire de l'autorisation* qui y est édictée.

(2) Section 1 of the Regulations is amended by replacing the definition *discontinue* that it enacts with the following:

(2) L'article 1 du même règlement est modifié par remplacement de la définition de *cesser* qui y est édictée par ce qui suit :

discontinue means, in respect of the sale of a drug by the manufacturer to whom a document was issued under subsection C.01.014.2(1) that sets out the drug identification number assigned for the drug, to permanently cease the sale of the drug. (*cesser*)

cesser S'entend, à l'égard de la vente d'une drogue par le fabricant à qui a été délivré le document prévu au paragraphe C.01.014.2(1) qui indique l'identification numérique attribuée à la drogue, du fait d'abandonner définitivement la vente de la drogue. (*discontinue*)

20 Section 3 of the Regulations is repealed.

20 L'article 3 du même règlement est abrogé.

21 (1) Section 5 of the Regulations is amended by replacing the sections C.01.014.7 and C.01.014.8 that it enacts with the following:

21 (1) L'article 5 du même règlement est modifié par remplacement des articles C.01.014.7 et C.01.014.8 qui y sont édictés par ce qui suit :

C.01.014.7 The manufacturer to whom a document was issued under subsection C.01.014.2(1) that sets out the drug identification number assigned for a drug shall, within 30 days after the day on which they discontinue the sale of the drug, submit the following information to the Minister:

C.01.014.7 Le fabricant à qui a été délivré le document prévu au paragraphe C.01.014.2(1) qui indique l'identification numérique attribuée à une drogue fournit au ministre, dans les trente jours suivant la cessation de la vente de cette drogue, les renseignements suivants :

- (a)** the drug identification number assigned for the drug;
- (b)** the date on which the manufacturer discontinued the sale of the drug; and
- (c)** the latest expiration date of the drug that the manufacturer sold and the lot number of that drug.

- a)** l'identification numérique attribuée à la drogue;
- b)** la date à laquelle il a cessé la vente de la drogue;
- c)** la date limite d'utilisation la plus tardive attribuée à la drogue qu'il a vendue et le numéro de lot de celle-ci.

C.01.014.71 If a period of 12 months has elapsed since the manufacturer to whom a document was issued under subsection C.01.014.2(1) that sets out the drug identification number assigned for a *drug* as defined in section C.01.014.8 last sold the drug, the manufacturer shall notify the Minister in writing of the 12-month period within 30 days after the day on which that period ends.

C.01.014.71 Si douze mois se sont écoulés depuis la date de la dernière vente d'une *drogue* au sens de l'article C.01.014.8 par le fabricant à qui a été délivré le document prévu au paragraphe C.01.014.2(1) qui indique l'identification numérique attribuée à la drogue, le fabricant avise le ministre par écrit de cette période de douze mois dans les trente jours qui suivent la fin de cette période.

² SOR/2016-139

² DORS/2016-139

C.01.014.72 If the manufacturer to whom a document was issued under subsection C.01.014.2(1) that sets out the drug identification number assigned for a drug resumes the sale of the drug after a period of 12 months during which they did not sell the drug, the manufacturer shall notify the Minister in writing of the resumption within 30 days after the day on which they resume the sale of the drug.

C.01.014.8 The following definitions apply in this section and in sections C.01.014.9 to C.01.014.11.

drug means any of the following drugs for human use for which a drug identification number has been assigned:

- (a) drugs included in Schedule I, II, III, IV or V to the *Controlled Drugs and Substances Act*;
- (b) prescription drugs;
- (c) drugs that are listed in Schedule C or D to the Act; and
- (d) drugs that are permitted to be sold without a prescription but that are administered only under the supervision of a practitioner. (*drogue*)

shortage means, in respect of a drug, a situation in which the manufacturer to whom a document was issued under subsection C.01.014.2(1) that sets out the drug identification number assigned for the drug is unable to meet the demand for the drug. (*pénurie*)

(2) Section 5 of the Regulations is amended by replacing the portion of the subsection C.01.014.9(1) before paragraph (c) that it enacts with the following:

C.01.014.9 (1) If a shortage of a drug exists or is likely to occur, the manufacturer to whom a document was issued under subsection C.01.014.2(1) that sets out the drug identification number assigned for the drug shall post the following information in English and French on a website that is operated by a party for that purpose with whom Her Majesty in right of Canada has entered into a contract to make that information available to the public:

- (a) the manufacturer's name and their telephone number, email address, website address, postal address or any other information that enables communication with them;
- (b) the drug identification number assigned for the drug;

(3) Section 5 of the Regulations is amended by replacing the paragraph C.01.014.9(1)(k) that it enacts with the following:

- (k) the anticipated date when the manufacturer will be able to meet the demand for the drug, if they can anticipate that date; and

C.01.014.72 Si le fabricant à qui a été délivré le document prévu au paragraphe C.01.014.2(1) qui indique l'identification numérique attribuée à une drogue recommence à vendre la drogue après que douze mois se sont écoulés depuis la date de la dernière vente de la drogue par lui, il avise le ministre par écrit de ce fait dans les trente jours qui suivent la date à laquelle il recommence à vendre la drogue.

C.01.014.8 Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article et aux articles C.01.014.9 à C.01.014.11.

drogue S'entend de l'une des drogues pour usage humain ci-après auxquelles une identification numérique a été attribuée :

- a) les drogues inscrites aux annexes I, II, III, IV ou V de la *Loi réglementant certaines drogues et autres substances*;
- b) les drogues sur ordonnance;
- c) les drogues visées aux annexes C ou D de la Loi;
- d) les drogues qui peuvent être vendues sans ordonnance mais qui sont administrées uniquement sous la surveillance d'un praticien. (*drug*)

pénurie S'entend, à l'égard d'une drogue, d'une situation où le fabricant à qui a été délivré le document prévu au paragraphe C.01.014.2(1) qui indique l'identification numérique attribuée à la drogue est incapable de répondre à la demande pour la drogue. (*shortage*)

(2) L'article 5 du même règlement est modifié par remplacement du passage du paragraphe C.01.014.9(1) précédant l'alinéa c) qui y est édicté par ce qui suit :

C.01.014.9 (1) S'il y a pénurie ou probabilité de pénurie d'une drogue, le fabricant à qui a été délivré le document prévu au paragraphe C.01.014.2(1) qui indique l'identification numérique attribuée à la drogue affiche les renseignements ci-après, en français et en anglais, sur un site Web exploité à cette fin par un contractant avec lequel Sa Majesté du chef du Canada a conclu un contrat pour rendre cette information disponible au public :

- a) son nom et son numéro de téléphone, son adresse électronique, son adresse de site Web, son adresse postale ou tout autre renseignement permettant de communiquer avec lui;
- b) l'identification numérique attribuée à la drogue;

(3) L'article 5 du même règlement est modifié par remplacement de l'alinéa C.01.014.9(1)k) qui y est édicté par ce qui suit :

- k) la date à laquelle il est prévu que le fabricant sera capable de répondre à la demande pour la drogue, dans la mesure où ce dernier peut prévoir une telle date;

(4) Section 5 of the Regulations is amended by replacing the portion of the subsection C.01.014.9(2) before paragraph (a) that it enacts with the following:

(2) The manufacturer shall post the information

(5) Section 5 of the Regulations is amended by replacing the subsections C.01.014.9(3) and (4) that it enacts with the following:

(3) If any of the information that was posted by the manufacturer changes, they shall update that information on the website within two days after the day on which they make or become aware of the change.

(4) Within two days after the day on which the manufacturer is able to meet the demand for the drug, they shall post information on the website to that effect.

(6) Section 5 of the Regulations is amended by replacing the portion of the subsection C.01.014.10(1) before paragraph (c) that it enacts with the following:

C.01.014.10 (1) If the manufacturer to whom a document was issued under subsection C.01.014.2(1) that sets out the drug identification number assigned for a drug decides to discontinue the sale of the drug, they shall post the following information in English and French on the website referred to in subsection C.01.014.9(1):

(a) the manufacturer's name and their telephone number, email address, website address, postal address or any other information that enables communication with them;

(b) the drug identification number assigned for the drug;

(7) Section 5 of the Regulations is amended by replacing the paragraph C.01.014.10(1)(j) that it enacts with the following:

(j) the date on which the manufacturer will discontinue the sale of the drug; and

(8) Section 5 of the Regulations is amended by replacing the portion of the subsection C.01.014.10(2) before paragraph (a) that it enacts with the following:

(2) The manufacturer shall post the information

(9) Section 5 of the Regulations is amended by replacing the subsection C.01.014.10(3) that it enacts with the following:

(3) If any of the information that was posted by the manufacturer changes, they shall update that information on

(4) L'article 5 du même règlement est modifié par remplacement du passage du paragraphe C.01.014.9(2) précédant l'alinéa a) qui y est édicté par ce qui suit :

(2) Le fabricant affiche les renseignements :

(5) L'article 5 du même règlement est modifié par remplacement des paragraphes C.01.014.9(3) et (4) qui y sont édictés par ce qui suit :

(3) Si les renseignements affichés changent, le fabricant les met à jour sur le site Web dans les deux jours qui suivent la date à laquelle il fait ou constate le changement.

(4) Dans les deux jours qui suivent la date à laquelle il est capable de répondre à la demande pour la drogue, le fabricant le signale sur le site Web.

(6) L'article 5 du même règlement est modifié par remplacement du passage du paragraphe C.01.014.10(1) précédant l'alinéa c) qui y est édicté par ce qui suit :

C.01.014.10 (1) Si le fabricant à qui a été délivré le document prévu au paragraphe C.01.014.2(1) qui indique l'identification numérique attribuée à une drogue décide de cesser la vente de la drogue, il affiche les renseignements ci-après, en français et en anglais, sur le site Web visé au paragraphe C.01.014.9(1) :

a) son nom et son numéro de téléphone, son adresse électronique, son adresse de site Web, son adresse postale ou tout autre renseignement permettant de communiquer avec lui;

b) l'identification numérique attribuée à la drogue;

(7) L'article 5 du même règlement est modifié par remplacement de l'alinéa C.01.014.10(1)(j) qui y est édicté par ce qui suit :

j) la date à laquelle le fabricant cessera la vente de la drogue;

(8) L'article 5 du même règlement est modifié par remplacement du passage du paragraphe C.01.014.10(2) précédant l'alinéa a) qui y est édicté par ce qui suit :

(2) Le fabricant affiche les renseignements :

(9) L'article 5 du même règlement est modifié par remplacement du paragraphe C.01.014.10(3) qui y est édicté par ce qui suit :

(3) Si les renseignements affichés changent, le fabricant les met à jour sur le site Web dans les deux jours qui

the website within two days after the day on which they make or become aware of the change.

(10) Section 5 of the Regulations is amended by replacing the sections C.01.014.11 and C.01.014.12 that it enacts with the following:

C.01.014.11 The Minister shall ensure that a hyperlink to the website referred to in subsection C.01.014.9(1) is maintained on the Government of Canada website.

Transitional Provisions

22 In sections 23 and 24, *drug* means a drug that is listed in Schedule C to the *Food and Drugs Act*, that is in dosage form and that was sold in Canada before the day on which section 2 comes into force.

23 (1) Despite these Regulations, if the labels of a drug display information in accordance with one of the following provisions of the *Food and Drug Regulations*, as they read immediately before the day on which section 2 comes into force, that provision continues to apply in respect of the drug:

- (a) subsection C.03.202(1);
- (b) subsection C.03.203(1); or
- (c) section C.03.208.

(2) Subsection (1) ceases to apply in respect of a drug

(a) if an application for a drug identification number for the drug is made under subsection C.01.014.1(1) of the *Food and Drug Regulations* within six months after the day on which section 2 comes into force,

(i) in the case of a *kit* as defined in section C.03.205 of those Regulations, 24 months after the day on which the final decision on the application is made, and

(ii) in the case of any other drug, 12 months after the day on which the final decision on the application is made; and

(b) if an application for a drug identification number for the drug is not made under subsection C.01.014.1(1) of the *Food and Drug Regulations* within six months after the day on which section 2 comes into force,

(i) in the case of a *kit* as defined in section C.03.205 of those Regulations, 30 months

suivent la date à laquelle il fait ou constate le changement.

(10) L'article 5 du même règlement est modifié par remplacement des articles C.01.014.11 et C.01.014.12 qui y sont édictés par ce qui suit :

C.01.014.11 Le ministre veille à ce qu'un hyperlien actualisé menant au site Web visé au paragraphe C.01.014.9(1) figure sur le site Web du gouvernement du Canada.

Dispositions transitoires

22 Aux articles 23 et 24, *drogue* s'entend d'une drogue sous forme posologique visée à l'annexe C de la *Loi sur les aliments et drogues* qui a déjà été en vente au Canada avant l'entrée en vigueur de l'article 2.

23 (1) Malgré le présent règlement, si les étiquettes d'une drogue contiennent l'information prévue à l'une des dispositions ci-après du *Règlement sur les aliments et drogues* dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur de l'article 2, cette disposition continue de s'appliquer à l'égard de la drogue :

- a) le paragraphe C.03.202(1);
- b) le paragraphe C.03.203(1);
- c) l'article C.03.208.

(2) Le paragraphe (1) cesse de s'appliquer à l'égard d'une drogue :

a) dans le cas où une demande d'identification numérique est présentée en vertu du paragraphe C.01.014.1(1) du *Règlement sur les aliments et drogues* à l'égard de la drogue au plus tard six mois après l'entrée en vigueur de l'article 2 :

(i) s'agissant d'une *trousse* au sens de l'article C.03.205 de ce règlement, à l'expiration d'une période de vingt-quatre mois suivant la date à laquelle la décision définitive est prise à l'égard de la demande,

(ii) s'agissant de toute autre drogue, à l'expiration d'une période de douze mois suivant la date à laquelle la décision définitive est prise à l'égard de la demande;

b) dans le cas où une demande d'identification numérique n'est pas présentée en vertu du paragraphe C.01.014.1(1) du *Règlement sur les aliments et drogues* à l'égard de la drogue au

after the day on which section 2 comes into force, and

(ii) in the case of any other drug, 18 months after the day on which section 2 comes into force.

24 (1) Despite these Regulations, subsection C.01.014(2) of the *Food and Drug Regulations*, as it read immediately before the day on which section 2 comes into force, continues to apply in respect of a drug.

(2) Subsection (1) ceases to apply in respect of a drug

(a) if an application for a drug identification number for the drug is made under subsection C.01.014.1(1) of the *Food and Drug Regulations* within six months after the day on which section 2 comes into force and a document referred to in subsection C.01.014.2(1) of those Regulations is issued in respect of the drug, on the day on which the document is issued;

(b) if an application for a drug identification number for the drug is made under subsection C.01.014.1(1) of the *Food and Drug Regulations* within six months after the day on which section 2 comes into force and the final decision on the application is a refusal to issue a document referred to in subsection C.01.014.2(1) of those Regulations in respect of the drug,

(i) in the case of a *kit* as defined in section C.03.205 of those Regulations, 24 months after the day on which the final decision is made, or

(ii) in the case of any other drug, 12 months after the day on which the final decision is made; and

(c) in the cases referred to in paragraph 23(2)(b), at the end of the period referred to in subparagraph 23(2)(b)(i) or (ii), as the case may be.

Coming into Force

25 (1) These Regulations, except sections 19 to 21, come into force on the day that, in the sixth month after the month in which they are published in the *Canada Gazette*, Part II, has the same calendar

plus tard six mois après l'entrée en vigueur de l'article 2 :

(i) s'agissant d'une *trousse* au sens de l'article C.03.205 de ce règlement, à l'expiration d'une période de trente mois suivant l'entrée en vigueur de l'article 2,

(ii) s'agissant de toute autre drogue, à l'expiration d'une période de dix-huit mois suivant l'entrée en vigueur de l'article 2.

24 (1) Malgré le présent règlement, le paragraphe C.01.014(2) du *Règlement sur les aliments et drogues* dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur de l'article 2 continue de s'appliquer à l'égard de toute drogue.

(2) Le paragraphe (1) cesse de s'appliquer à l'égard d'une drogue :

a) dans le cas où une demande d'identification numérique est présentée en vertu du paragraphe C.01.014.1(1) du *Règlement sur les aliments et drogues* à l'égard de la drogue au plus tard six mois après l'entrée en vigueur de l'article 2 et que le document prévu au paragraphe C.01.014.2(1) de ce règlement est délivré à l'égard de la drogue, à la date de délivrance du document;

b) dans le cas où une demande d'identification numérique est présentée en vertu du paragraphe C.01.014.1(1) du *Règlement sur les aliments et drogues* au plus tard six mois après l'entrée en vigueur de l'article 2 et que la décision définitive prise à l'égard de la demande est le refus de délivrer le document prévu au paragraphe C.01.014.2(1) de ce règlement :

(i) s'agissant d'une *trousse* au sens de l'article C.03.205 du même règlement, à l'expiration d'une période de vingt-quatre mois suivant la date de la prise de la décision,

(ii) s'agissant de toute autre drogue, à l'expiration d'une période de douze mois suivant la date de la prise de la décision;

c) dans les cas visés à l'alinéa 23(2)b), à l'expiration du délai prévu aux sous-alinéas 23(2)b)(i) ou (ii), selon le cas.

Entrée en vigueur

25 (1) Le présent règlement, sauf les articles 19 à 21, entre en vigueur le jour qui, dans le sixième mois suivant le mois de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, porte le

number as the day on which they are published, or, if that sixth month has no day with that number, the last day of that sixth month.

(2) Sections 19 to 21 come into force on the day on which these Regulations are registered.

[9-1-o]

même quantième que le jour de sa publication ou, à défaut de quantième identique, le dernier jour de ce sixième mois.

(2) Les articles 19 à 21 entrent en vigueur à la date d'enregistrement du présent règlement.

[9-1-o]

Regulations Amending the Fees in Respect of Drugs and Medical Devices Regulations

Statutory authority

Financial Administration Act

Sponsoring department

Department of Health

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see page 1052.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, on the recommendation of the Treasury Board, pursuant to subsection 19(1)^a and section 19.1^a of the *Financial Administration Act*^b, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Fees in Respect of Drugs and Medical Devices Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 75 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be addressed to Bruno Rodrigue, Director, Office of Legislative and Regulatory Modernization, Policy, Planning and International Affairs Directorate, Health Products and Food Branch, Department of Health, Address Locator: 3105A, Holland Cross, Tower B, 5th Floor, 1600 Scott Street, Ottawa, Ontario K1A 0K9 (email: LRM_MLR_consultations@hc-sc.gc.ca).

Ottawa, February 23, 2017

Jurica Čapkun
Assistant Clerk of the Privy Council

^a S.C. 1991, c. 24, s. 6

^b R.S., c. F-11

Règlement modifiant le Règlement sur les prix à payer à l'égard des drogues et instruments médicaux

Fondement législatif

Loi sur la gestion des finances publiques

Ministère responsable

Ministère de la Santé

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la page 1052.

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, sur recommandation du Conseil du Trésor et en vertu du paragraphe 19(1)^a et de l'article 19.1^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*^b, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les prix à payer à l'égard des drogues et instruments médicaux*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Bruno Rodrigue, directeur, Bureau de la modernisation des lois et des règlements, Direction des politiques, de la planification et des affaires internationales, Direction générale des produits de santé et des aliments, ministère de la Santé, indice d'adresse 3105A, Holland Cross, tour B, 5^e étage, 1600, rue Scott, Ottawa (Ontario) K1A 0K9 (courriel : LRM_MLR_consultations@hc-sc.gc.ca).

Ottawa, le 23 février 2017

Le greffier adjoint du Conseil privé
Jurica Čapkun

^a L.C. 1991, ch. 24, art. 6

^b L.R., ch. F-11

Regulations Amending the Fees in Respect of Drugs and Medical Devices Regulations

Amendments

1 Section 3 of the *Fees in Respect of Drugs and Medical Devices Regulations*¹ is amended by striking out “or” at the end of paragraph (c), by adding “or” at the end of paragraph (d) and by adding the following after paragraph (d):

(e) a drug that is an *active ingredient* as defined in subsection C.01A.001(1) of the *Food and Drug Regulations* and that is used in the fabrication of a drug that is of non-biological origin and that is listed in Schedule C to the *Food and Drugs Act*.

2 The Regulations are amended by adding the following after section 6:

Non-application

6.1 Section 6 does not apply to an application for a drug identification number under section C.01.014.1 of the *Food and Drug Regulations* that is made in respect of a drug that is listed in Schedule C to the *Food and Drugs Act* and that is in dosage form.

3 The portion of section 22 of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Autorisation de distribuer

22 Pour l'examen d'une demande de licence d'établissement pour chaque bâtiment où une ou plusieurs activités doivent être menées, y compris la distribution de drogues à titre de distributeur visé à l'alinéa C.01A.003b) du *Règlement sur les aliments et drogues* mais non leur manufacture, leur emballage-étiquetage ou leur importation, le prix à payer correspond à la somme du prix de base prévu à la colonne 2 de l'article 1 de l'annexe 4, et des prix applicables suivants :

4 Section 23 of the Regulations is replaced by the following:

Non-application

22.1 Section 22 does not apply to an application for an establishment licence that is made in respect of a drug that is listed in Schedule C to the *Food and Drugs Act* and that is in dosage form.

Règlement modifiant le Règlement sur les prix à payer à l'égard des drogues et instruments médicaux

Modifications

1 L'article 3 du *Règlement sur les prix à payer à l'égard des drogues et instruments médicaux*¹ est modifié par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :

e) aux drogues qui sont des *ingrédients actifs* au sens du paragraphe C.01A.001(1) du *Règlement sur les aliments et drogues* et qui sont utilisées dans la manufacture de drogues d'origine non biologique visées à l'annexe C de la *Loi sur les aliments et drogues*.

2 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 6, de ce qui suit :

Non-application

6.1 L'article 6 ne s'applique pas à la demande d'identification numérique visée à l'article C.01.014.1 du *Règlement sur les aliments et drogues* présentée à l'égard d'une drogue sous forme posologique visée à l'annexe C de la *Loi sur les aliments et drogues*.

3 Le passage de l'article 22 de la version française précédant l'alinéa a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Autorisation de distribuer

22 Pour l'examen d'une demande de licence d'établissement pour chaque bâtiment où une ou plusieurs activités doivent être menées, y compris la distribution de drogues à titre de distributeur visé à l'alinéa C.01A.003b) du *Règlement sur les aliments et drogues* mais non leur manufacture, leur emballage-étiquetage ou leur importation, le prix à payer correspond à la somme du prix de base prévu à la colonne 2 de l'article 1 de l'annexe 4, et des prix applicables suivants :

4 L'article 23 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Non-application

22.1 L'article 22 ne s'applique pas à la demande de licence d'établissement présentée à l'égard d'une drogue sous forme posologique visée à l'annexe C de la *Loi sur les aliments et drogues*.

¹ SOR/2011-79

¹ DORS/2011-79

Licence authorizing distribution or wholesaling

23 For the examination of an application for an establishment licence for each building at which one or more activities are to be conducted, including distributing drugs as a distributor referred to in paragraph C.01A.003(a) of the *Food and Drug Regulations*, distributing drugs that are listed in Schedule C to the *Food and Drugs Act* and that are in dosage form as a distributor referred to in paragraph C.01A.003(b) of those Regulations or wholesaling drugs but not including fabricating, packaging/labelling or importing drugs or distributing drugs (other than drugs that are listed in Schedule C to the *Food and Drugs Act* and that are in dosage form) as a distributor referred to in paragraph C.01A.003(b) of those Regulations, the fee is a basic fee of \$3,870.

5 The Regulations are amended by adding the following after section 25:

Non-application

25.1 Section 25 does not apply to an application for an establishment licence that is made in respect of a drug that is listed in Schedule C to the *Food and Drugs Act* and that is in dosage form.

6 (1) Paragraphs 28(1)(d) and (e) of the Regulations are replaced by the following:

(d) if the amendment seeks to authorize the holder to distribute drugs (other than drugs that are listed in Schedule C to the *Food and Drugs Act* and that are in dosage form) as a distributor referred to in paragraph C.01A.003(b) of the *Food and Drug Regulations* but not to fabricate, package/label or import drugs, the basic fee set out in item 1, column 2, of Schedule 4; and

(e) if the amendment seeks to authorize the holder to distribute drugs as a distributor referred to in paragraph C.01A.003(a) of the *Food and Drug Regulations*, to distribute drugs that are listed in Schedule C to the *Food and Drugs Act* and that are in dosage form as a distributor referred to in paragraph C.01A.003(b) of those Regulations, to wholesale drugs or to conduct more than one of those activities, but not to fabricate, package/label, or import drugs or to distribute drugs (other than drugs that are listed in Schedule C to that Act and that are in dosage form) as a distributor referred to in paragraph C.01A.003(b) of those Regulations, the basic fee set out in section 23.

(2) Paragraphs 28(2)(d) and (e) of the Regulations are replaced by the following:

(d) if the amendment seeks to authorize the holder to distribute a drug (other than a drug that is listed in Schedule C to the *Food and Drugs Act* and that is in

Autorisation de distribuer ou de vendre en gros

23 Pour l'examen d'une demande de licence d'établissement relative à chaque bâtiment où une ou plusieurs activités doivent être menées, y compris la distribution de drogues à titre de distributeur visé à l'alinéa C.01A.003a) du *Règlement sur les aliments et drogues*, la distribution de drogues sous forme posologique visées à l'annexe C de la *Loi sur les aliments et drogues* à titre de distributeur visé à l'alinéa C.01A.003b) de ce règlement, et la vente en gros de drogues, mais non la manufacture, l'emballage-étiquetage ou l'importation de drogues, ou la distribution de drogues (autres que des drogues sous forme posologique visées à l'annexe C de la *Loi sur les aliments et drogues*) à titre de distributeur visé à l'alinéa C.01A.003b) de ce règlement, le prix à payer correspond au prix de base de 3 870 \$.

5 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 25, de ce qui suit :

Non-application

25.1 L'article 25 ne s'applique pas à la demande de licence d'établissement présentée à l'égard d'une drogue sous forme posologique visée à l'annexe C de la *Loi sur les aliments et drogues*.

6 (1) Les alinéas 28(1)d) et e) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

d) si la modification vise à autoriser le titulaire à distribuer des drogues (autres que des drogues sous forme posologique visées à l'annexe C de la *Loi sur les aliments et drogues*) à titre de distributeur visé à l'alinéa C.01A.003b) du *Règlement sur les aliments et drogues*, mais non à manufacturer, à emballer-étiqueter ou à importer des drogues, le prix de base prévu à la colonne 2 de l'article 1 de l'annexe 4;

e) si la modification vise à autoriser le titulaire à distribuer des drogues à titre de distributeur visé à l'alinéa C.01A.003a) du *Règlement sur les aliments et drogues*, à distribuer des drogues sous forme posologique visées à l'annexe C de la *Loi sur les aliments et drogues* à titre de distributeur visé à l'alinéa C.01A.003b) de ce règlement, à vendre en gros des drogues ou à exercer plusieurs de ces activités, mais non à manufacturer, à emballer-étiqueter ou à importer des drogues, ou à distribuer des drogues (autres que des drogues sous forme posologique visées à l'annexe C de la *Loi sur les aliments et drogues*) à titre de distributeur visé à l'alinéa C.01A.003b) de ce règlement, le prix de base prévu à l'article 23.

(2) Les alinéas 28(2)d) et e) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

d) si la modification vise à autoriser le titulaire à distribuer une drogue (autre qu'une drogue sous forme posologique visée à l'annexe C de la *Loi sur les aliments*

dosage form) of an additional category as a distributor referred to in paragraph C.01A.003(b) of the *Food and Drug Regulations*, the basic fee set out in item 1, column 2, of Schedule 4;

(e) if the amendment seeks to authorize the holder to distribute a drug of an additional category as a distributor referred to in paragraph C.01A.003(a) of the *Food and Drug Regulations*, to distribute a drug that is listed in Schedule C to the *Food and Drugs Act* and that is in dosage form as a distributor referred to in paragraph C.01A.003(b) of those Regulations or to wholesale a drug of an additional category, the basic fee set out in section 23; and

7 The Regulations are amended by adding the following after section 35:

Non-application

35.1 Section 35 does not apply to a drug that is listed in Schedule C to the *Food and Drugs Act* and that is in dosage form.

Coming into Force

8 These Regulations come into force on the day on which section 2 of the *Regulations Amending the Food and Drug Regulations and the Regulations Amending the Food and Drug Regulations (Shortages of Drugs and Discontinuation of Sale of Drugs)* comes into force, but if they are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered.

[9-1-o]

et drogues) d'une catégorie additionnelle à titre de distributeur visé à l'alinéa C.01A.003b) du *Règlement sur les aliments et drogues*, le prix de base prévu à la colonne 2 de l'article 1 de l'annexe 4;

e) si la modification vise à autoriser le titulaire à distribuer une drogue d'une catégorie additionnelle à titre de distributeur visé à l'alinéa C.01A.003a) du *Règlement sur les aliments et drogues*, à distribuer une drogue sous forme posologique visée à l'annexe C de la *Loi sur les aliments et drogues* à titre de distributeur visé à l'alinéa C.01A.003b) de ce règlement, ou à vendre en gros une drogue d'une catégorie additionnelle, le prix de base prévu à l'article 23;

7 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 35, de ce qui suit :

Non-application

35.1 L'article 35 ne s'applique pas à la drogue sous forme posologique visée à l'annexe C de la *Loi sur les aliments et drogues*.

Entrée en vigueur

8 Le présent règlement entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 2 du *Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues et le Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (pénuries de drogues et cessation de la vente de drogues)* ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

[9-1-o]

INDEX

COMMISSIONS

Canada Border Services Agency	
Special Import Measures Act	
Certain silicon metal — Decisions	892
Canadian International Trade Tribunal	
Appeals	
Notice No. HA-2016-025.....	893
Commencement of interim review	
Certain fasteners	894
Commencement of preliminary injury inquiry	
Silicon metal.....	897
Determination	
Medical equipment, supplies and pharmaceuticals.....	899
Inquiry	
Professional, administrative and management support services	899
Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission	
Administrative decisions.....	901
Decisions	901
* Notice to interested parties.....	900
Part 1 applications	901
National Energy Board	
Application to Export Electricity to the United States	
Tenaska Power Canada	902
Public Service Commission	
Public Service Employment Act	
Permission and leave granted (Snow, Mark Anthony).....	903

GOVERNMENT NOTICES

Citizenship and Immigration, Dept. of	
Immigration and Refugee Protection Act	
Ministerial Instructions for the Processing of Applications under the Atlantic Immigration Pilot.....	825
Ministerial Instructions Respecting the Atlantic Canada Highly Skilled Worker Class.....	831
Ministerial Instructions Respecting the Atlantic Canada Intermediate Skilled Worker Class	828
Ministerial Instructions Respecting the Atlantic Canada International Graduate Class.....	835

GOVERNMENT NOTICES — *Continued*

Environment, Dept. of the	
Canadian Environmental Protection Act, 1999	
Notice to interested parties — Publication of a discussion paper on a Clean Fuel Standard	839
Order 2017-66-01-02 Amending the Non-domestic Substances List.....	841
Order 2017-87-02-02 Amending the Non-domestic Substances List.....	845
Significant New Activity Notice No. 18936	846
Environment, Dept. of the, and Dept. of Health	
Canadian Environmental Protection Act, 1999	
Publication after screening assessment of seven ethylene glycol ether substances specified on the Domestic Substances List (paragraphs 68(b) and 68(c) or subsection 77(1) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)	857
Global Affairs Canada	
Consultations on a Potential Free Trade Agreement With China.....	880
Health, Dept. of	
Hazardous Materials Information Review Act	
Decisions, undertakings and orders on claims for exemption.....	861
Filing of claims for exemption	868
Innovation, Science and Economic Development Canada	
Competition Act	
Revised Competition Act pre-merger notification transaction-size threshold for 2017	885
Department of Industry Act and Radiocommunication Act	
Notice No. SMSE-009-17 — Consultation on the Licensing Framework for Non-Geostationary Satellite Orbit (NGSO) Systems and Clarification of Application Procedures for All Satellite Licence Applications.....	885
Radiocommunication Act	
Notice No. SMSE-004-17 — Release of RSS-247, Issue 2	887
Justice, Dept. of	
Statutes Repeal Act	
List of repeals	875

* This notice was previously published.

GOVERNMENT NOTICES — Continued

Natural Resources, Dept. of
 Energy Efficiency Act
 Notice of intent to improve the energy efficiency of appliances and equipment through Amendment 15 to the Energy Efficiency Regulations 876

Privy Council Office
 Appointment opportunities 888

Public Safety and Emergency Preparedness, Dept. of
 Criminal Code
 Designation as fingerprint examiner 879
 Revocation of designation as fingerprint examiner 880

MISCELLANEOUS NOTICES

* Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ (Canada)
 Certificate of continuance 904

PARLIAMENT

House of Commons
 * Filing applications for private bills (First Session, Forty-Second Parliament) 891

PROPOSED REGULATIONS

Environment, Dept. of the
 Canadian Environmental Protection Act, 1999
 Regulations Amending the Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations and Other Regulations Made Under the Canadian Environmental Protection Act, 1999 906

Health, Dept. of
 Financial Administration Act
 Regulations Amending the Fees in Respect of Drugs and Medical Devices
 Regulations 1077

Food and Drugs Act
 Regulations Amending the Food and Drug Regulations and the Regulations Amending the Food and Drug Regulations (Shortages of Drugs and Discontinuation of Sale of Drugs) 1052

* This notice was previously published.

INDEX

AVIS DIVERS

* Banque de Tokyo-Mitsubishi UFJ (Canada) Certificat de prorogation.....	904
---	-----

AVIS DU GOUVERNEMENT

Affaires mondiales Canada

Consultations sur un possible accord de libre-échange avec la Chine.....	880
---	-----

Citoyenneté et de l'Immigration, min. de la

Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés	
Instructions ministérielles concernant la catégorie « diplômés étrangers du Canada Atlantique »	835
Instructions ministérielles concernant la catégorie « travailleurs hautement qualifiés du Canada Atlantique »	831
Instructions ministérielles concernant la catégorie « travailleurs qualifiés intermédiaires du Canada Atlantique »	828
Instructions ministérielles sur le traitement des demandes dans le cadre du projet pilote concernant l'immigration au Canada atlantique.....	825

Conseil privé, Bureau du

Possibilités de nominations	888
-----------------------------------	-----

Environnement, min. de l'

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	
Arrêté 2017-66-01-02 modifiant la Liste extérieure	841
Arrêté 2017-87-02-02 modifiant la Liste extérieure	845
Avis aux parties intéressées — Publication d'un document de travail sur une Norme sur les carburants propres	839
Avis de nouvelle activité n° 18936	846

Environnement, min. de l', et min. de la Santé

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	
Publication après évaluation préalable de sept oxydes d'éthane-1,2-diol inscrits sur la Liste intérieure [alinéas 68b) et 68c) ou paragraphe 77(1) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]	857

AVIS DU GOUVERNEMENT (suite)

Innovation, Sciences et Développement économique Canada

Loi sur la concurrence	
Seuil révisé visant la taille des transactions devant faire l'objet d'un préavis de fusion en vertu de la Loi sur la concurrence pour 2017.....	885
Loi sur la radiocommunication	
Avis n° SMSE-004-17 — Publication du CNR-247, 2 ^e édition	887
Loi sur le ministère de l'Industrie et Loi sur la radiocommunication	
Avis n° SMSE-009-17 — Consultation sur le cadre de délivrance de licences pour les systèmes à satellites non géostationnaires et clarification des procédures pour toutes les demandes de licence relatives à des satellites	885

Justice, min. de la

Loi sur l'abrogation des lois	
Liste des abrogations.....	875

Ressources naturelles, min. des

Loi sur l'efficacité énergétique	
Avis d'intention visant à améliorer l'efficacité énergétique des appareils électroménagers et équipements au moyen de la modification 15 au Règlement sur l'efficacité énergétique	876

Santé, min. de la

Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses	
Décisions, engagements et ordres rendus relativement aux demandes de dérogation	861
Dépôt des demandes de dérogation	868

Sécurité publique et de la Protection civile, min. de la

Code criminel	
Désignation à titre de préposé aux empreintes digitales	879
Révocation de nomination à titre de préposé aux empreintes digitales.....	880

* Cet avis a déjà été publié.

COMMISSIONS

Agence des services frontaliers du Canada	
Loi sur les mesures spéciales d'importation	
Certaines concentrations de silicium-métal — Décisions.....	892
Commission de la fonction publique	
Loi sur l'emploi dans la fonction publique	
Permission et congé accordés (Snow, Mark Anthony).....	903
Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	
* Avis aux intéressés.....	900
Décisions.....	901
Décisions administratives.....	901
Demandes de la partie 1.....	901
Office national de l'énergie	
Demande visant l'exportation d'électricité aux États-Unis	
Tenaska Power Canada.....	902
Tribunal canadien du commerce extérieur	
Appels	
Avis n° HA-2016-025.....	893
Décision	
Fourniture et équipement médicaux et produits pharmaceutiques.....	899
Enquête	
Services de soutien professionnel et administratif et services de soutien à la gestion.....	899
Ouverture d'enquête préliminaire de dommage	
Silicium métal.....	897
Ouverture de réexamen intermédiaire	
Certaines pièces d'attache.....	894

PARLEMENT

Chambre des communes	
* Demandes introductives de projets de loi privés (Première session, quarante-deuxième législature)	891

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Environnement, min. de l'	
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	
Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs et d'autres règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	906
Santé, min. de la	
Loi sur la gestion des finances publiques	
Règlement modifiant le Règlement sur les prix à payer à l'égard des drogues et instruments médicaux.....	1077
Loi sur les aliments et drogues	
Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues et le Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (pénuries de drogues et cessation de la vente de drogues).....	1052

* Cet avis a déjà été publié.