

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) Nr. 333/2014**af 11. marts 2014****om ændring af forordning (EF) nr. 443/2009 for at fastsætte de nærmere bestemmelser for at nå 2020-målet om at nedbringe CO₂-emissionerne fra nye personbiler**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 192, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I henhold til artikel 13, stk. 5, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 ⁽³⁾ skal Kommissionen revidere de nærmere bestemmelser for senest i år 2020 at nå målet om 95 g CO₂/km på en omkostnings-effektiv måde, herunder formlerne i bilag I til nævnte forordning og undtagelsesbestemmelserne i artikel 11 i nævnte forordning. Nærværende forordning bør være så neutral som muligt ud fra et konkurrencesynspunkt og være socialt retfærdig og bæredygtig.
- (2) Den videre udvikling af verdensmarkedet for avancerede teknologier, der har til formål at forbedre personbilers effektivitet, er i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse af 21. januar 2011 med titlen: »Flagskibs-initiativet Et ressourceeffektivt Europa under Europa 2020-strategien«, som støtter en omlægning til en ressource-effektiv økonomi med lave CO₂-emissioner med henblik på at opnå en bæredygtig vækst.
- (3) Det er hensigtsmæssigt at præcisere, at CO₂-emissioner med henblik på at kontrollere opfyldelsen af målet om 95 g CO₂/km fortsat bør måles i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 ⁽⁴⁾ og gennemførelsesforanstaltningerne hertil samt innovative teknologier.
- (4) Høje priser på fossile brændstoffer har en negativ indvirkning på økonomisk genopretning, energisikkerhed og overkommelige priser i Unionen. Derfor er det en prioritet at øge nye personbilers og lette erhvervskøretøjers effektivitet og bæredygtighed, hvorved afhængigheden af olie reduceres.
- (5) I erkendelse af de høje forsknings-, udviklings- og produktionsomkostninger pr. enhed for de første generationer af køretøjer med ultralave emissioner er det hensigtsmæssigt — midlertidigt og i begrænset omfang — at fremskynde og lette indførelsen af dem på EU-markedet i de indledende faser af deres markedsføring. Aktører på forskellige niveauer bør være tilstrækkelig opmærksomme på at identificere og udbrede bedste praksis for at stimulere efterspørgslen efter køretøjer med ultralave emissioner.
- (6) Mangelen på en infrastruktur for alternative brændstoffer og på fælles tekniske specifikationer for grænsefladen mellem køretøjer og infrastruktur kan udgøre en hindring for udbredelsen af køretøjer med ultralave emissioner på markedet. Hvis opbygningen af en sådan infrastruktur i Unionen sikres, kan det lette markedskræfternes arbejde og bidrage til økonomisk vækst i Europa.
- (7) I erkendelse af de uforholdsmæssig store konsekvenser for de mindste fabrikanter, hvis de skal overholde de specifikke emissionsmål, der fastlægges på grundlag af køretøjets nytte, de store administrative byrder i forbindelse med undtagelsesproceduren og de resulterende marginale fordele i form af lavere CO₂-emissioner fra de køretøjer, som sælges af disse fabrikanter, bør fabrikanter, som årligt er ansvarlig for mindre end 1 000 nye personbiler, der er registreret i Unionen, undtages fra anvendelsesområdet for de specifikke emissionsmål og fra afgifterne for emissionsoverskridelser. For fra et så tidligt tidspunkt som muligt at sikre retssikkerheden for disse fabrikanter er det af afgørende betydning, at denne undtagelse gælder fra den 1. januar 2012.

⁽¹⁾ EUT C 44 af 15.2.2013, s. 109.

⁽²⁾ Europa-Parlamentets holdning af 25.2.2014 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 10.3.2014.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer (EUT L 140 af 5.6.2009, s. 1).

⁽⁴⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1).

- (8) Proceduren for indrømmelse af en undtagelse til fabrikanten af små mængder bør forenkles for at skabe mere fleksibilitet med hensyn til, hvornår sådanne fabrikanters ansøgning om en undtagelse skal indgives, og hvornår Kommissionens skal indrømme en sådan undtagelse.
- (9) Proceduren for indrømmelse af undtagelser til nichefabrikanten bør videreføres efter 2020. For at sikre, at den reduktionsindsats, der kræves af nichefabrikanten, svarer til store fabrikanters indsats, bør der dog derfor fra og med 2020 gælde et mål for nichefabrikanten, som er 45 % lavere end deres gennemsnitlige specifikke emissioner i 2007.
- (10) For at bilindustrien kan gennemføre investeringer på lang sigt og skabe innovation bør det angives, hvordan forordning (EF) nr. 443/2009 bør ændres for perioden efter 2020. Sådanne angivelser bør baseres på en vurdering af den nødvendige reduktionstakt i overensstemmelse med Unionens langsigtede klimamål og virkningerne for udviklingen af omkostningseffektiv CO₂-reducerende teknologi til biler. Kommissionen bør senest i 2015 vurdere sådanne aspekter og forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en rapport med resultatet af denne vurdering. Den nævnte rapport bør, hvor det er hensigtsmæssigt, omfatte forslag til ændring af forordning (EF) nr. 443/2009 med henblik på fastsættelse af mål for nye personbilers CO₂-emissioner efter 2020, herunder en eventuel fastsættelse af et realistisk og opnåeligt mål for 2025, baseret på en samlet konsekvensanalyse, der tager hensyn til den fortsatte konkurrenceevne i bilindustrien og de heraf afhængige erhvervsgrene og samtidig bibeholder en klar linje for nedbringelsen af CO₂-emissionerne, som kan sammenlignes med den, der blev opnået i perioden indtil 2020. Kommissionen bør, når den udarbejder sådanne forslag, sikre, at de er så neutrale som muligt ud fra et konkurrencesynspunkt og er socialt retfærdige og bæredygtige.
- (11) I henhold til forordning (EF) nr. 443/2009 skal Kommissionen foretage en konsekvensanalyse for at revidere prøvningsprocedurerne, så de på passende vis afspejler bilernes faktiske CO₂-emissionsmønstre. Det er nødvendigt at ændre den nye europæiske kørselscyklus (New European Driving Cycle — NEDC), der anvendes i øjeblikket, for at sikre, at den er repræsentativ for de reelle kørselsforhold, og undgå, at de reelle CO₂-emissioner og det reelle brændstofforbrug undervurderes. Der bør så hurtigt som muligt opnås enighed om en ny mere realistisk og pålidelig prøvningsprocedure. Dette arbejde er i gang via udvikling af en verdensomspændende harmoniseret prøvningsprocedure for lette køretøjer (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure — WLTP) inden for rammerne af De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa, men det er endnu ikke afsluttet. For at sikre, at de specifikke CO₂-emissioner, der er angivet for nye personbiler, bringes mere på linje med de emissioner, der rent faktisk genereres under normale kørselsforhold, bør WLTP anvendes så snart som muligt. På denne baggrund fastsætter bilag I til forordning (EF) nr. 443/2009 emissionsgrænser for 2020 målt i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007 og bilag XII til Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 ⁽¹⁾. Når prøvningsprocedurerne ændres, bør de grænser, der er fastsat i bilag I til forordning (EF) nr. 443/2009, tilpasses for at sikre lige strenge krav for fabrikanten og køretøjsklasser. I overensstemmelse hermed bør Kommissionen gennemføre en solid sammenlignende undersøgelse mellem NEDC og de nye WLTP-prøvningscykluser for at sikre, at den er repræsentativ i forhold til reelle kørselsforhold.
- (12) For at sikre, at de faktiske emissioner afspejles på passende vis, og at de målte CO₂-værdier er direkte sammenlignelige, bør Kommissionen sørge for, at de elementer i prøvningsproceduren, der har væsentlig indflydelse på de målte CO₂-emissioner, er klart defineret for at forhindre, at fabrikanten udnytter testcyklussens fleksibilitet. Afvigelserne mellem typegodkendelsens CO₂-emissionsværdier og emissioner fra køretøjer, der sættes til salg, bør undersøges, bl.a. ved at overveje en procedure for overensstemmelsesprøvning efter ibrugtagning, som skal sikre en uafhængig prøvning af et repræsentativt udvalg af køretøjer, der er til salg, samt metoder til at tackle tilfælde af en væsentlig påvist forskel mellem undersøgelsen og den oprindelige typegodkendelsens CO₂-emissioner.
- (13) Ordlyden af artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 443/2009 bør tilpasses for at sikre, at begrebet sammenhørende virksomheder er i overensstemmelse med Rådets forordning (EF) nr. 139/2004 ⁽²⁾ samt med artikel 3, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011 ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 199 af 28.7.2008, s. 1).

⁽²⁾ Rådets forordning (EF) nr. 139/2004 af 20. januar 2004 om kontrol med fusioner og virksomhedsovertagelser («EF-fusionsforordningen») (EUT L 24 af 29.1.2004, s. 1).

⁽³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011 af 11. maj 2011 om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer (EUT L 145 af 31.5.2011, s. 1).

- (14) Forordning (EF) nr. 443/2009 tillægger Kommissionen beføjelse til at gennemføre nogle af dens bestemmelser i overensstemmelse med de procedurer, der er fastsat i Rådets afgørelse 1999/468/EF ⁽¹⁾. Som følge af Lissabon-traktatens ikrafttræden bør disse beføjelser bringes i overensstemmelse med artikel 290 og 291 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).
- (15) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af forordning (EF) nr. 443/2009 bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 ⁽²⁾.
- (16) Beføjelsen til at vedtage retsakter bør delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for at ændre bilag II til forordning (EF) nr. 443/2009 for så vidt angår datakrav og -parametre, supplere reglerne om fortolkningen af kriterierne for indrømmelse af undtagelser fra de specifikke emissionsmål, om indholdet af ansøgninger om en undtagelse og om indholdet og vurderingen af programmer for nedbringelse af specifikke CO₂-emissioner, tilpasse tallet for M₀, jf. bilag I til forordning (EF) nr. 443/2009, til den gennemsnitlige masse af nye personbiler i de tre foregående kalenderår og tilpasse formlerne i bilag I til forordning (EF) nr. 443/2009. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (17) Det er hensigtsmæssigt at fastholde en tilgang til fastsættelse af mål, der bygger på et lineært forhold mellem bilens nytte og dens mål for CO₂-emissioner som udtrykt ved formlerne i bilag I til forordning (EF) nr. 443/2009, da det gør det muligt at bevare diversiteten på markedet for personbiler og fabrikanternes evne til at imødekomme forskellige forbrugerbehov, hvorved uberettigede konkurrenceforvridninger undgås.
- (18) Kommissionen vurderede i sin konsekvensanalyse de disponible data om fodafttryk og anvendelsen af fodafttryk som nytteparameter i formlerne i bilag I til forordning (EF) nr. 443/2009. Kommissionen har på grundlag af denne vurdering konkluderet, at masse bør anvendes som nytteparameter i formelen for 2020. De lavere omkostninger og fordelene ved at ændre til fodafttryk som nytteparameter bør dog overvejes i den fremtidige revision.
- (19) Drivhusgasemissioner, der stammer fra energiforsyning samt fremstilling og bortskaffelse af køretøjer, tegner sig for en væsentlig del af det nuværende samlede CO₂-fodafttryk fra vejtransport og vil sandsynligvis få en væsentlig større betydning i fremtiden. Der bør derfor iværksættes politiske tiltag, der får fabrikantene til at vælge optimale løsninger, hvor der tages højde for især drivhusgasemissioner, der er forbundet med produktion af energi til køretøjer såsom elektricitet og alternative brændstoffer, og som sikrer, at disse emissioner i de tidligere faser af produktionsprocessen ikke udhuler fordelene ved køretøjers forbedrede operationelle energiuudnyttelse, som forordning (EF) nr. 443/2009 tager sigte på.
- (20) Målet for denne forordning, nemlig at fastsætte de nærmere bestemmelser for at nå 2020-målet om at nedbringe CO₂-emissionerne fra nye personbiler, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af dens omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (21) Forordning (EF) nr. 443/2009 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

⁽¹⁾ Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen (EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23).

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EF) nr. 443/2009 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 1, stk. 2, affattes således:

»Fra og med 2020 fastsættes der i denne forordning et mål på 95 g CO₂/km for de gennemsnitlige emissioner fra bilparken af nye biler målt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007 og bilag XII til forordning (EF) nr. 692/2008 og gennemførelsesbestemmelserne hertil samt innovative teknologier.«

2) I artikel 2 tilføjes følgende stykke:

»4. Med virkning fra den 1. januar 2012 finder artikel 4, artikel 8, stk. 4, litra b) og c), artikel 9 og artikel 10, stk. 1, litra a) og c), ikke anvendelse på en fabrikant, som med alle sine sammenhørende virksomheder er ansvarlig for mindre end 1 000 nye personbiler, der er registreret i Unionen i det foregående kalenderår.«

3) Dette nummer vedrører ikke den danske udgave.

4) Artikel 4, stk. 2, affattes således:

»Med henblik på at fastlægge hver fabrikants gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner tages følgende procentsatser af hver fabrikants nye personbiler, der er registreret i det relevante år, i betragtning:

— 65 % i 2012

— 75 % i 2013

— 80 % i 2014

— 100 % fra 2015-2019

— 95 % i 2020

— 100 % fra udgangen af 2020 og fremefter.«

5) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 5a

Superkreditter for målet om 95 g CO₂/km

Ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner indgår hver ny personbil med specifikke CO₂-emissioner på under 50 g CO₂/km som:

— 2 personbiler i 2020

— 1,67 personbiler i 2021

— 1,33 personbiler i 2022

— 1 personbil fra 2023

for dens registreringsår i perioden fra 2020 til 2022, med et loft på 7,5 g CO₂/km pr. år i løbet af denne periode for hver fabrikant.«

6) Artikel 8, stk. 9, affattes således:

»9. Kommissionen vedtager nærmere regler om procedurerne for overvågning og rapportering af data i medfør af denne artikel og om anvendelsen af bilag II ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. 2.

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 14a for at ændre datakravene og -parametrene i bilag II.«

7) Artikel 9, stk. 3, affattes således:

»3. Kommissionen fastsætter metoderne til opkrævning af afgifter for emissionsoverskridelser i henhold til stk. 1 ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. 2.«

8) Artikel 11 ændres således:

a) Stk. 3, sidste punktum, udgår.

b) Stk. 4, andet afsnit, litra b), affattes således:

»b) hvis anvendelsen vedrører bilag I, punkt 1, litra a) og b), et mål, som udgør en reduktion på 25 % i forhold til de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i 2007, eller når flere sammenhørende virksomheder indgiver en enkelt ansøgning, udgør en gennemsnitlig reduktion på 25 % i forhold til disse virksomheders gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i 2007.«

c) I stk. 4, andet afsnit, tilføjes følgende litra:

»c) hvis anvendelsen vedrører bilag I, punkt 1, litra c), et mål, som udgør en reduktion på 45 % i forhold til de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i 2007, eller når flere sammenhørende virksomheder indgiver en enkelt ansøgning, udgør en gennemsnitlig reduktion på 45 % i forhold til disse virksomheders gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i 2007.«

d) Stk. 8 affattes således:

»8. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 14a om fastsættelse af regler for at supplere stk. 1-7 i nærværende artikel for så vidt angår fortolkningen af kriterierne for indrømmelse af dispensationer, indholdet af ansøgningerne og indholdet og vurderingen af programmer til nedbringelse af de specifikke CO₂-emissioner.«

9) I artikel 12 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. Efter anmodning fra en leverandør eller en fabrikant tages der hensyn til CO₂-besparelser opnået ved anvendelse af innovative teknologier eller en kombination af innovative teknologier (»innovative teknologipakker«).

Der tages kun hensyn til disse teknologier, hvis den metodologi, der bruges til at vurdere dem, er i stand til at tilvejebringe resultater, som kan verificeres, gentages og sammenlignes.

Det samlede bidrag fra disse teknologier til reduktion af det gennemsnitlige specifikke emissionsmål for en fabrikant kan være op til 7 g CO₂/km.«

b) Stk. 2, første punktum, affattes således:

»Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter detaljerede bestemmelser om en procedure til godkendelse af de i stk. 1 omhandlede innovative teknologier eller innovative teknologipakker. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. 2.«

c) Stk. 3 affattes således:

»3. En leverandør eller en fabrikant, der anmoder om, at en foranstaltning godkendes som en innovativ teknologi eller en innovativ teknologipakke, forelægger Kommissionen en rapport, som bl.a. skal omfatte en verifikationsrapport udarbejdet af et uafhængigt og godkendt organ. I tilfælde af en mulig interaktion mellem den pågældende foranstaltning og en anden innovativ teknologi eller en anden innovativ teknologipakke, der allerede er anerkendt, nævnes denne interaktion i rapporten, og verifikationsrapporten skal indeholde en evaluering af, i hvilket omfang denne interaktion ændrer den reduktion, der opnås ved hver foranstaltning.«

10) Artikel 13 ændres således:

a) Stk. 2, tredje afsnit, affattes således:

»Kommissionen vedtager disse foranstaltninger ved hjælp af delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 14a.«

b) Stk. 3, andet afsnit, udgår.

c) Stk. 5 affattes således:

»5. Senest den 31. december 2015 reviderer Kommissionen de specifikke emissionsmål og de nærmere bestemmelser fastsat i denne forordning og andre aspekter i forbindelse hermed, herunder om der stadig er behov for et nytteparameter, og om masse eller fodaft tryk er det mest bæredygtige nytteparameter, for at fastlægge mål for CO₂-emissionerne fra nye personbiler for perioden efter 2020. Vurderingen af den nødvendige reduktionstakt skal i den forbindelse være i overensstemmelse med Unionens langsigtede klimamål og konsekvenserne for udviklingen af omkostningseffektiv CO₂-reducerende teknologi til biler. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport med resultatet af denne vurdering. Den nævnte rapport skal omfatte eventuelle passende forslag til ændring af denne forordning, herunder en eventuel fastsættelse af et realistisk og opnåeligt mål, baseret på en samlet konsekvensanalyse, der tager hensyn til den fortsatte konkurrenceevne i bilindustrien og de heraf afhængige erhvervsgrene. Kommissionen sikrer, når den udarbejder sådanne forslag, at de er så neutrale som muligt ud fra et konkurrencesynspunkt og er socialt retfærdige og bæredygtige.«

d) Stk. 7 affattes således:

»7. Kommissionen fastsætter ved hjælp af gennemførelsesretsakter de nødvendige sammenligningsparametre for at afspejle eventuelle ændringer af de forskriftsmæssige afprøvningsprocedurer til måling af specifikke CO₂-emissioner, der er omhandlet i forordning (EF) nr. 715/2007 og forordning (EF) nr. 692/2008. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. 2, i nærværende forordning.

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 14a med henblik på tilpasning af formlerne i bilag I, under anvendelse af den metode, der fastlægges i medfør af første afsnit, samtidig med at det sikres, at der fastsættes reduktionskrav af tilsvarende strengthed for fabrikanter og køretøjer af forskellig nytte under de gamle og de nye afprøvningsprocedurer.«

11) Artikel 14 affattes således:

»Artikel 14

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Klimaændringer, der er nedsat ved artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 280/2004/EF (*). Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 (**).

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011.

3. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendes.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 280/2004/EF af 11. februar 2004 om en mekanisme til overvågning af emissioner af drivhusgasser i Fællesskabet og til gennemførelse af Kyoto-protokollen (EUT L 49 af 19.2.2004, s. 1).

(**) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).«

12) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 14a

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 8, stk. 9, andet afsnit, artikel 11, stk. 8, artikel 13, stk. 2, tredje afsnit, og artikel 13, stk. 7, andet afsnit, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 8. april 2014. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 8, stk. 9, andet afsnit, artikel 11, stk. 8, artikel 13, stk. 2, tredje afsnit, og artikel 13, stk. 7, andet afsnit, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 8, stk. 9, andet afsnit, artikel 11, stk. 8, artikel 13, stk. 2, tredje afsnit, og artikel 13, stk. 7, andet afsnit, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.»

13) I bilag I, punkt 1, tilføjes følgende litra:

»c) Fra 2020:

$$\text{Specifik CO}_2\text{-emission} = 95 + a \times (M - M_0)$$

hvor

M = køretøjets masse i kilogram (kg)

M_0 = værdien fastlagt i henhold til artikel 13, stk. 2

$a = 0,0333$ »

14) I bilag II foretages følgende ændringer:

a) I del A, punkt 1, tilføjes følgende litra:

»n) maksimal nettoeffekt.»

b) I tabellen »Detaljerede data beskrevet i punkt 1 af del A« tilføjes følgende kolonne:

»Maksimal nettoeffekt (kW)«.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tredjedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Strasbourg, den 11. marts 2014.

På Europa-Parlamentets vegne

M. SCHULZ

Formand

På Rådets vegne

D. KOURKOULAS

Formand