



EVROPSKA KOMISIJA

Bruselj, 11.7.2012
COM(2012) 393 final

2012/0190 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Uredbe (ES) št. 443/2009 zaradi opredelitve načinov za doseganje cilja za leto 2020 glede zmanjšanja emisij CO₂ iz novih osebnih avtomobilov

{SWD(2012) 213 final}

{SWD(2012) 214 final}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

- **Splošno ozadje**

EU si je v zvezi z omejevanjem globalnih podnebnih sprememb zadala cilj, v skladu s katerim se lahko temperatura poveča za največ 2 °C glede na predindustrijsko raven. Zato je treba največje vrednosti svetovnih emisij doseči do leta 2020, do leta 2050 pa se morajo v primerjavi z letom 1990 na svetovni ravni zmanjšati vsaj za 50 %. Evropski svet je ponovno potrdil cilj EU, da se v okviru zmanjšanj, ki jih morajo doseči razvite države kot celota, emisije do leta 2050 zmanjšajo za 80 do 95 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990.

S sedanjimi politikami bi se emisije toplogrednih plinov do leta 2050 zmanjšale le za približno 40 %. V *Načrtu za prehod na konkurenčno gospodarstvo z nizkimi emisijami ogljika do leta 2050*¹ je Komisija opredelila, kako stroškovno najučinkoviteje doseči cilj za leto 2050 glede zmanjšanja domačih emisij za 80 %. V skladu z načrtom morajo k temu prispevati vsi gospodarski sektorji, pri čemer se mora glede na posamezen scenarij stopnja emisij iz prometa do leta 2030 znašati +20 do -9 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990, do leta 2050 pa se mora zmanjšati za 54 % do 67 %².

Medtem ko se emisije iz drugih sektorjev na splošno zmanjšujejo, je cestni promet eden od redkih sektorjev, v katerih so se emisije hitro povečale. Emisije iz cestnega prometa so se med letoma 1990 in 2008 povečale za 26 %. Leta 2008 so predstavljale približno 70 % vseh emisij CO₂ iz prometa³. Zato so te emisije drugi največji vir emisij toplogrednih plinov v EU, pri čemer prispevajo približno eno petino vseh emisij CO₂ v EU.

Komisija je marca 2011 sprejela *Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu*. V njem je določena prometna strategija, pri kateri je upoštevano, da je treba do leta 2050 emisije toplogrednih plinov iz prometa zmanjšati za 60 %.

- **Uredba**

Uredba (ES) št. 443/2009 vzpostavlja okvir za zmanjšanje emisij CO₂ pri novih avtomobilih do leta 2020. Z Uredbo je predvideno dvostopenjsko ukrepanje. V prvem obdobju do leta 2015 so načini za izpolnjevanje cilja že določeni. Cilj za drugo obdobje do leta 2020 lahko začne veljati šele po izvedbi nujnih načinov, ki bodo določeni pri pregledu. Ta cilj je bil določen v postopku soodločanja in pri pregledu ni ponovno obravnavan.

Če načini ne bi bili določeni ali izvedeni, bi to negativno vplivalo na proizvajalce vozil in dobavitelje delov, ki jim je treba zagotoviti gotovost glede tehnologije in vozil, potrebnih za doseganje cilja.

Načini so vidiki izvajanja, ki vplivajo na to, kako je cilj emisij dosežen. Ključni načini v veljavni uredbi vključujejo krivuljo mejnih vrednosti, ki je opredeljena glede na kazalnik

¹ COM/2011/0112 final.

² Emisije iz mednarodnega pomorskega prometa so izključene.

³ Promet EU leta 2011 v številkah (*EU transport in figures 2011*), Evropska komisija.

uporabnosti, in funkcijo, ki opisuje razmerje med kazalnikom uporabnosti in emisijami CO₂ (določitev oblike in naklona). Drugi načini zajemajo shemo premij za presežne emisije, ekološke inovacije, odstopanja, združevanje, postopno uvajanje ciljev in odobritev olajšav za omejeno obdobje.

2. POSVETOVANJE Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCENA UČINKA

Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi

- *Zunanje strokovno mnenje*

Glavna analiza, na kateri temelji ta predlog, je bila opravljena v okviru zunanje študije *Podlaga za spremembo Uredbe (ES) št. 443/2009 o emisijah CO₂ iz avtomobilov*⁴. Vključuje oceno različnih načinov in njihovih stroškov. Splošni učinki ciljev za leto 2020 so bili ocenjeni na podlagi modela PRIMES-TREMOVE.

- *Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi*

Formalno posvetovanje z zainteresiranimi stranmi je potekalo v obliki spletnega vprašalnika in srečanja z zainteresiranimi stranmi. Prispevki zainteresiranih strani so bili upoštevani pri oceni različnih možnosti urejanja emisij CO₂ iz avtomobilov.

- Javno posvetovanje

Spletno javno posvetovanje je bilo opravljeno jeseni 2011. Na podlagi odgovorov je mogoče na splošno ugotoviti, da je ureditev emisij iz vozil pomembna, da jo je treba izvesti v skladu z dolgoročnimi cilji glede toplogrednih plinov, da mora temeljiti na povprečnih emisijah novih vozil in biti tehnološko nevtralna. Mnenja o učinkovitosti veljavne zakonodaje so se zelo razlikovala. Glavni razlog za to je verjetno dejstvo, da veliko udeležencev posvetovanja meni, da sedanja zakonodaja ni dovolj trdna. Udeleženci so ne glede na morebitne druge ukrepe, odločno podprli določitev ciljev po letu 2020. Rezultati javnega posvetovanja so bili povzeti in objavljeni⁵.

- Srečanje z zainteresiranimi stranmi

Srečanje z zainteresiranimi stranmi je potekalo 6. decembra 2011. Predložena je bila celotna študija, predstavitev s srečanja in povzetek razprave pa so bili objavljeni⁶. Udeleženci predloženi analizi niso resneje nasprotovali; nevladne organizacije so navedle, da je treba zaradi stroškov, ki so nižji od pričakovanih, cilje zaostri.

Ocena učinka

Pripravljena je bila skupna ocena učinka, na kateri temelji sedanji predlog in ustrezen predlog za spremembo Uredbe (EU) št. 510/2011. Za opredelitev možnosti politike je uporabljen širok pristop, ki zajema zakonodajna vprašanja, vprašanja v zvezi z izvajanjem in vprašanja, obravnavana v študijah, v katerih so analizirani možni pristopi za večjo učinkovitost zakonodaje. Analizirani so bili naslednji vidiki:

⁴ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/study_car_2011_en.pdf.

⁵ http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index_en.htm.

⁶ http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index_en.htm.

- a) neukrepanje;
- b) načini za doseganje cilja glede avtomobilov;
- c) poenostavitev in zmanjšanje upravne obremenitve;
- d) prilagoditev novemu preskusnemu ciklu;
- e) oblika in strogost zakonodaje po letu 2020.

Na podlagi analize njihovih gospodarskih učinkov, vplivov na okolje in socialnih učinkov je bilo z oceno učinka ugotovljeno:

- kot kazalnik uporabnosti za avtomobile je treba še naprej uporabljati maso; krivulja mejnih vrednosti mora ostati linearna;
- v skladu z dokazi mora biti naklon krivulje na relativno nizki ravni, da se zmanjšajo izkrivljanja trga;
- premija za presežne emisije mora še naprej znašati 95 EUR na g/km na vozilo;
- Uredbo je treba posodobiti zaradi uskladitve z Lizbonsko pogodbo;
- postopek za odobritev odstopanja je treba poenostaviti z uvedbo izključitve *de minimis*, ki se uporablja za najmanjše proizvajalce in velja za obveznost določitve cilja glede CO₂. Poleg tega je treba omogočiti večjo prilagodljivost glede datuma odobritve odstopanja za male proizvajalce.

3. PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

EU je na tem področju ukrepala že, ko je na podlagi poglavja o okolju iz Pogodbe sprejela Uredbo (ES) št. 443/2009. Tudi enotni trg je razlog za ukrepanje na ravni EU in ne na ravni držav članic, saj se tako zagotovijo skupne zahteve v celotni EU in kar najbolj zmanjšajo stroški proizvajalcev.

S sprejetjem predloga veljavna zakonodaja ne bo razveljavljena.

Povzetek predlaganega ukrepa

Predlog spreminja Uredbo glede izvajanja načinov za doseganje cilja 95 g CO₂/km za nove osebne avtomobile do leta 2020. Glavni izvedeni načini so:

- kot kazalnik uporabnosti se še naprej uporablja masa vozila, pripravljenega za vožnjo;
- krivulja mejnih vrednosti je še vedno linearna s 60-odstotnim naklonom v primerjavi z osnovnim voznim parkom, ki v skladu s krivuljo mejnih vrednosti za leto 2015 še naprej ustreza voznemu parku iz leta 2006;
- med letoma 2020 in 2023 se uvedejo olajšave za avtomobile z emisijami CO₂ pod 35 g/km z množiteljem 1,3, omejene na največ 20 000 vozil na proizvajalca med trajanjem sheme;

- cilj glede odstopanja za ozko specializirane proizvajalce je za leto 2020 posodobljen;
- za proizvajalce, ki so odgovorni za manj kot 500 registracij novih osebnih avtomobilov na leto, obveznost določitve cilja glede CO₂ ne velja;
- večja prilagodljivost v zvezi s časovnim okvirom za odločitve o odobritvi odstopanja za male proizvajalce;
- ekološke inovacije se ohranijo, ko se izvaja revidirani preskusni postopek;
- premija za presežne emisije še naprej znaša 95 EUR na g/km na vozilo;
- določbe o postopku v odboru so posodobljene tako, da so združljive z Lizbonsko pogodbo.

Ker elementi regulativne ureditve, ki se bo uporabljala po letu 2020, pozitivno vplivajo na industrijo, predlog določa, da se najpozneje do 31. decembra 2014 izvede dodatni pregled.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Predlog ne zahteva dodatnih finančnih sredstev.

5. NEOBVEZNI ELEMENTI

- Klavzula ponovnega pregleda/revizijska klavzula/samoderogacijska klavzula

Predlog vsebuje klavzulo ponovnega pregleda.

- Evropski gospodarski prostor

Predlagani akt zadeva EGP in ga je zato treba razširiti na Evropski gospodarski prostor.

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Uredbe (ES) št. 443/2009 zaradi opredelitve načinov za doseganje cilja za leto 2020 glede zmanjšanja emisij CO₂ iz novih osebnih avtomobilov

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 192(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora⁷,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij⁸,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Člen 13(5) Uredbe (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil⁹ določa, da mora Komisija pregledati načine za doseg cilja 95 g CO₂/km do leta 2020, ki bodo stroškovno učinkoviti, zlasti formulo iz Priloge I in odstopanja iz člena 11. Predlog za spremembo uredbe bi moral biti čim nevtralnejši z vidika konkurence, socialno pravičen in trajnosten.
- (2) Pojasniti je treba, da bi bilo treba za preverjanje izpolnjevanja cilja 95 g CO₂/km emisije CO₂ še naprej meriti v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil¹⁰ ter njenimi izvedbenimi ukrepi in inovativnimi tehnologijami.
- (3) Glede na visoke stroške raziskav in razvoja ter stroške na enoto proizvoda prvih generacij vozil z izjemno nizkimi emisijami CO₂ je v prvih fazah njihovega trženja

⁷ UL C , , str. .

⁸ UL C , , str. .

⁹ UL L 140, 5.6.2009, str. 1.

¹⁰ UL L 171, 29.6.2007, str. 1.

primerno začasno in v omejem obsegu pospešiti in olajšati postopek njihovega uvajanja na trg Unije.

- (4) Glede na nesorazmeren vpliv izpolnjevanja ciljev specifičnih emisij, opredeljenih na podlagi uporabnosti vozila, na najmanjše proizvajalce, veliko upravno obremenitev v zvezi s postopkom za odobritev odstopanja in le neznatne koristi zaradi preprečenih emisij CO₂ iz vozil, ki jih prodajo ti proizvajalci, so proizvajalci, ki so odgovorni za manj kot 500 novih osebnih avtomobilov na leto, izključeni iz cilja specifičnih emisij in premije za presežne emisije.
- (5) Postopek za odobritev odstopanja malim proizvajalcem se poenostavi, da se omogoči večja prilagodljivost v zvezi s časovnim okvirom za prošnjo za odstopanje, ki jo vložijo proizvajalci, in odločitev Komisije o odobritvi.
- (6) Postopek za odobritev odstopanja za ozko specializirane proizvajalce bi moral veljati do leta 2020. Vendar bi moral od leta 2020 veljati cilj, ki je 45 % nižji od povprečnih specifičnih emisij ozko specializiranih proizvajalcev v letu 2007, da se zagotovi usklajenost prizadevanj ozko specializiranih proizvajalcev za zmanjšanje s prizadevanji velikih proizvajalcev.
- (7) Okvirno je treba določiti, kako bi bilo treba to uredbo spremeniti za obdobje po letu 2020, da se avtomobilski industriji omogoči izvajanje dolgoročnih naložb in inovacij. Takšne okvirne določbe bi morale temeljiti na oceni potrebne stopnje zmanjšanja v skladu z dolgoročnimi podnebnimi cilji Unije in vplivu na razvoj stroškovno učinkovite tehnologije za zmanjšanje emisij CO₂ za avtomobile. Zato je primerno, da se ti vidiki pregledajo, da Komisija pripravi poročilo in da se po potrebi pripravijo predlogi za cilje po letu 2020.
- (8) V skladu z Uredbo mora Komisija izvesti oceno učinka za pregled preskusnih postopkov, da bodo odražali dejansko vedenje vozil v zvezi z emisijami CO₂. To delo poteka v okviru razvoja svetovnega preskusnega postopka za lahka tovorna vozila znotraj Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo, vendar še ni končano. Glede na to so v Prilogi I k Uredbi (ES) št. 443/2009 določene mejne vrednosti emisij za leto 2020, izmerjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in Prilogo XII k Uredbi (ES) št. 692/2008. Ko bodo preskusni postopki spremenjeni, bi bilo treba mejne vrednosti iz Priloge I prilagoditi, da se zagotovi primerljiva strogost za proizvajalce in razrede vozil.
- (9) Besedilo člena 3(2) Uredbe (ES) št. 443/2009 bi bilo treba prilagoditi, da se zagotovi usklajenost pojma povezanih podjetij z določbami Uredbe Sveta (ES) št. 139/2004 z dne 20. januarja 2004 o nadzoru koncentracij podjetij¹¹ ter členom 3(2) Uredbe (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2011 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil¹².
- (10) Uredba (ES) št. 443/2009 podeljuje Komisiji pooblastila za izvajanje nekaterih določb v skladu s postopki iz Sklepa Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999¹³. Zaradi

¹¹ UL L 24, 29.1.2004, str. 1.

¹² UL L 145, 31.5.2011, str. 1.

¹³ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

začetka veljavnosti Lizbonske pogodbe je treba navedena pooblastila uskladiti s členoma 290 in 291 Pogodbe o delovanju Evropske unije.

- (11) Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje Uredbe (ES) št. 443/2009 bi bilo treba Komisiji podeliti izvedbena pooblastila. Navedena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije¹⁴.
- (12) Na Komisijo bi bilo treba prenesti pooblastilo za sprejemanje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije zaradi dopolnitve pravil o odstopanjih od ciljev specifičnih emisij, sprememb zahtev glede podatkov za spremljanje emisij CO₂ ter prilagoditve formul za izračun specifičnih emisij CO₂ iz Priloge I spremembam vrednosti mase vozila in regulativnega preskusnega postopka za merjenje specifičnih emisij CO₂ iz Uredbe (ES) št. 715/2007. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, tudi na strokovni ravni. Komisija bi morala pri pripravi in sestavljanju delegiranih aktov zagotoviti hkratno, pravočasno in ustrezno posredovanje zadevnih dokumentov Evropskemu parlamentu in Svetu.
- (13) Ohraniti bi bilo treba pristop, v skladu s katerim se cilj določi na podlagi linearnega razmerja med uporabnostjo avtomobila in njegovimi ciljnim emisijami CO₂ po formulah iz Priloge I, ker se lahko tako ohranita raznolikost na trgu osebnih avtomobilov in zmožnost proizvajalcev, da izpolnijo različne potrebe potrošnikov, ter tako prepreči kakršno koli neupravičeno izkrivljanje trga.
- (14) Komisija je ocenila razpoložljivost podatkov o odtisih in možnost, da bi se uporabljali kot kazalniki uporabnosti v formulah iz Priloge I. Ti podatki so na voljo in možnost njihove uporabe je bila obravnavana v oceni učinka, pri čemer je na podlagi navedene ocene ugotovljeno, da bi bilo treba kot kazalnik uporabnosti v formuli za leto 2020 uporabiti maso. Vendar bi bilo treba pri prihodnjem pregledu preučiti nižje stroške in prednosti, ki bi nastali zaradi prehoda na odtis kot kazalnik uporabnosti.
- (15) Uredbo (ES) št. 443/2009 je zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (ES) št. 443/2009 se spremeni:

- (1) V členu 1 se drugi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Ta uredba od leta 2020 za nove avtomobile določa cilj 95 g CO₂/km za povprečne emisije, izmerjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 ter Prilogo XII k Uredbi (ES) št. 692/2008 in njenimi izvedbenimi ukrepi ter inovativnimi tehnologijami.“

¹⁴ UL L 55, 28.2.2011, str. 13.

(2) Členu 2 se doda naslednji odstavek 4:

„4. Člen 4, člen 8(4)(b) in (c), člen 9 in člen 10(1)(a) in (c) se ne uporabljajo za proizvajalca, ki je skupaj z vsemi svojimi povezanimi podjetji odgovoren za manj kot 500 novih osebnih avtomobilov, registriranih v EU v prejšnjem koledarskem letu.“

(3) V točki (a) člena 3(2) se prva alineja nadomesti z naslednjim:

„ – pooblastilo za uveljavljanje več kakor polovice glasovalnih pravic ali“

(4) Za členom 5 se vstavi naslednji člen:

„Člen 5a

Olajšave za cilj 95 g CO₂/km

1. Pri računanju povprečnih specifičnih emisij CO₂ vsak nov osebni avtomobil s specifičnimi emisijami CO₂ pod 35 g/km v obdobju 2020–2023 šteje za 1,3 osebnega avtomobila, po letu 2024 pa za en osebni avtomobil.

2. Največje število novih osebnih avtomobilov za uporabo množiteljev iz odstavka 1 v obdobju 2020–2023 ne sme presegati 20 000 novih registracij osebnih avtomobilov na proizvajalca.“

(5) V členu 8 se odstavek 9 nadomesti z naslednjim:

„9. Komisija z izvedbenimi akti sprejme podrobna pravila o postopkih za spremljanje in poročanje o podatkih iz tega člena ter o uporabi Priloge II. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom preverjanja iz člena 14(2).

Komisija lahko v skladu s členom 14a sprejme delegirane akte za spremembo Priloge II v zvezi z zahtevami glede podatkov in podatkovnimi parametri.“

(6) V členu 9 se odstavek 3 nadomesti z naslednjim:

„3. Komisija z izvedbenimi akti sprejme podrobno ureditev za zbiranje premij za presežne emisije iz odstavka 1. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom preverjanja iz člena 14(2).“

(7) Člen 11 se spremeni:

(a) Zadnji stavek odstavka 3 se črta.

(b) V drugem pododstavku odstavka 4 se točka (b) nadomesti z naslednjim:

„(b) kadar je prošnja povezana s točko 1(a) in (b) Priloge I, cilj, ki je zmanjšanje za 25 % glede na povprečne specifične emisije CO₂ leta 2007, ali kadar več povezanih podjetij vloži eno prošnjo, za 25 % glede na njihove povprečne specifične emisije CO₂ leta 2007.“

(c) V drugem pododstavku odstavka 4 se doda naslednja točka (c):

„(c) kadar je prošnja povezana s točko 1(c) Priloge I, cilj, ki je zmanjšanje za 45 % glede na povprečne specifične emisije CO₂ leta 2007, ali kadar več povezanih podjetij vloži eno prošnjo, za 45 % glede na njihove povprečne specifične emisije CO₂ leta 2007.“

- (8) (b) Odstavek 8 se nadomesti z naslednjim:

„8. Komisija v skladu s členom 14a sprejme delegirane akte, s katerimi določi pravila za dopolnitev odstavkov 1 do 7 tega člena v zvezi z merili za upravičenost do odstopanj, vsebino prošenj ter vsebino in načinom ocenjevanja programov za zmanjšanje specifičnih emisij CO₂.“

- (9) V členu 12(2) se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„Komisija z izvedbenimi akti sprejme podrobne določbe o postopku za odobritev inovativnih tehnologij iz odstavka 1. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom preverjanja iz člena 14(2) te uredbe.“

- (10) Člen 13 se spremeni:

- (a) V odstavku 2 se tretji pododstavek nadomesti z naslednjim:

„Navedeni ukrepi se sprejmejo z delegiranimi akti v skladu s členom 14a.“

- (b) Drugi pododstavek odstavka 3 se črta.

- (c) Odstavek 5 se nadomesti z naslednjim:

„5. Komisija do 31. decembra 2014 pregleda cilje specifičnih emisij, načine in druge vidike te uredbe, da se določijo cilji emisij CO₂ za nove osebne avtomobile za obdobje po letu 2020.“

- (d) Odstavek 7 se nadomesti z naslednjim:

„7. Komisija je v skladu s členom 14a pooblaščen za sprejetje delegiranih aktov, s katerimi se prilagodijo formule iz Priloge I, da se upoštevajo morebitne spremembe regulativnega preskusnega postopka za merjenje specifičnih emisij CO₂ iz Uredbe (ES) št. 715/2007 in Uredbe (ES) št. 692/2008, pri čemer se zagotovi, da so v starih in novih preskusnih postopkih določene primerljivo stroge zahteve glede zmanjšanja za proizvajalce in vozila z različno uporabnostjo.“

- (11) Člen 14 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 14

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor za podnebne spremembe, ustanovljen s členom 9 Odločbe št. 280/2004/ES Evropskega parlamenta in Sveta. Navedeni odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.“

- (12) Vstavi se člen 14a:

„Člen 14a
Izvajanje pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov se Komisiji podeli pod pogoji iz tega člena.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz drugega pododstavka člena 8(9), člena 11(8), tretjega pododstavka člena 13(2) in člena 13(7) se Komisiji podeli za nedoločen čas od [datum začetka veljavnosti te uredbe].
3. Prenos pooblastila iz drugega pododstavka člena 8(9), člena 11(8), tretjega pododstavka člena 13(2) in člena 13(7) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. Pooblastilo iz navedenega sklepa preneha veljati s sklepom o preklicu. Preklic začne veljati dan po objavi sklepa v Uradnem listu Evropske unije ali na poznejši datum, ki je v njem določen. Preklic ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Takoj ko Komisija sprejme delegirani akt, o njem hkrati uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
5. Delegirani akt, sprejet v skladu z drugim pododstavkom člena 8(9), členom 11(8), tretjim pododstavkom člena 13(2) in členom 13(7), začne veljati le, če mu Evropski parlament ali Svet v dveh mesecih od uradnega obvestila, ki sta ga prejela v zvezi z navedenim aktom, ne nasprotujeta ali če pred iztekom navedenega roka oba obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Navedeni rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.“

(13) Točki 1 Priloge I se doda točka (c):

„(c) Od leta 2020:

Specifične emisije CO₂ = 95 + a × (M – M₀)

Kjer:

M = masa vozila v kilogramih (kg)

M₀ = vrednost, sprejeta v skladu s členom 13(2)

a = 0,0333.“

Člen 2

Ta uredba začne veljati tretji dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik