

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) nr 333/2014**av den 11 mars 2014****om ändring av förordning (EG) nr 443/2009 för att fastställa tillvägagångssätten för att till 2020 uppnå målet att minska koldioxidutsläppen från nya personbilar**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 192.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till rättsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) Enligt artikel 13.5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 ⁽³⁾ ska kommissionen genomföra en översyn av tillvägagångssätten för att på ett kostnadseffektivt sätt uppnå målet på 95 g CO₂/km senast 2020, inbegripet den formel som framgår av i bilaga I till den förordningen och de undantag som fastställs i artikel 11 i den förordningen. Det är lämpligt att denna förordning är så neutral som möjligt ur konkurrenssynpunkt samt socialt rättvis och hållbar.
- (2) Den fortsatta utvecklingen av den globala marknaden för avancerad teknik med målet att förbättra personbilars effektivitet är i linje med kommissionens meddelande av den 21 januari 2011 med titeln Ett resurseffektivt Europa – flaggskeppsinitiativ i Europa 2020-strategin som stöder en övergång till en resurseffektiv, utsläppsnål ekonomi för att uppnå hållbar tillväxt.
- (3) Det är lämpligt att klargöra att koldioxidutsläppen, för kontrollen av efterlevnaden av målet på 95 g CO₂/km, även fortsättningsvis bör mätas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 ⁽⁴⁾ och dess tillämpningsbestämmelser, och innovativ teknik.
- (4) Höga priser för fossilt bränsle har en negativ inverkan på den ekonomiska återhämtningen och på energitryggheten och möjligheterna att få energi till överkomliga priser i unionen. Därför är det en prioritering att öka effektiviteten och hållbarheten hos nya personbilar och lätta nyttofordon, och därigenom minska beroendet av oljan.
- (5) För att ta hänsyn till de höga kostnaderna för forskning och utveckling och de höga produktionskostnaderna per enhet för de tidiga generationerna fordon med mycket låga utsläpp är det lämpligt att som en övergångslösning och i begränsat omfång påskynda och underlätta deras införande på unionsmarknaden under de första stadierna av deras saluföring. Aktörer på olika nivåer bör ägna lämplig uppmärksamhet åt att fastställa och sprida bästa praxis för att stimulera efterfrågan på fordon med mycket låga utsläpp.
- (6) Bristen på infrastruktur för alternativa bränslen och på gemensamma tekniska specifikationer för gränssnittet mellan fordon och infrastruktur kan utgöra ett hinder för spridning på marknaden av fordon med mycket låga utsläpp. Säkerställande av att en sådan infrastruktur byggs upp i unionen skulle kunna underlätta marknadskrafternas arbete och bidra till ekonomisk tillväxt i Europa.
- (7) För att ta hänsyn till den oproportionellt stora påfrestningen på de minsta tillverkarna om de skulle uppfylla specifika utsläppsmål definierade efter fordonets nytta, den betungande administrationen i fråga om undantagsförfarandet och de endast marginella fördelarna av minskade koldioxidutsläpp från fordon sålda av de tillverkarna, bör tillverkare som ansvarar för färre än 1 000 nya personbilar registrerade i unionen per år undantas från de specifika utsläppsmålen och från avgifterna för extra utsläpp. För att säkerställa rättslig säkerhet från första ögonblicket för de tillverkarna är det nödvändigt att detta undantag tillämpas från och med den 1 januari 2012.

⁽¹⁾ EUT C 44, 15.2.2013, s. 109.

⁽²⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 25 februari 2014 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 10 mars 2014.

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 av den 23 april 2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon (EUT L 140, 5.6.2009, s. 1).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 171, 29.6.2007, s. 1).

- (8) Förfarandet för att bevilja ett undantag för små tillverkare bör förenklas så att det blir flexibla i fråga om tidpunkten för tillverkarens ansökan om undantag ska inlämnas och för kommissionens beslut om att bevilja ett sådant undantag.
- (9) Förfarandet för att bevilja undantag för nisch tillverkare bör fortsätta efter 2020. För att de utsläppsminskingsansträngningar som krävs av nisch tillverkare ska överensstämma med kraven för stora tillverkare, bör dock ett mål som ligger 45 % under de genomsnittliga specifika utsläppen från nisch tillverkare 2007 gälla från och med 2020.
- (10) För att fordonsindustrin ska kunna genomföra långsiktiga investeringar och innovationer bör man ange riktlinjer för hur förordning (EG) nr 443/2009 bör ändras för perioden efter 2020. De riktlinjerna bör baseras på en bedömning av hur snabbt utsläppsminskningarna måste ske i enlighet med unionens långsiktiga klimatmål och konsekvenserna för utvecklingen av kostnadseffektiva tekniker för att minska koldioxidutsläppen från bilar. Kommissionen bör senast 2015 se över dessa aspekter och lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om resultaten av översynen. Den rapporten bör i förekommande fall inbegripa förslag till ändring av förordning (EG) nr 443/2009 i syfte att fastställa utsläppsmål för koldioxid för nya personbilar efter 2020, inklusive ett eventuellt fastställande av ett realistiskt och uppnåbart mål för 2025, på grundval av en övergripande konsekvensbedömning där fortsatt konkurrenskraft för bilindustrin och industrier som är beroende av denna beaktas, samtidigt som man bevarar en tydlig inriktning för utsläppsminskningarna, jämförbar med den som uppnåtts under perioden till och med 2020. När kommissionen utarbetar sådana förslag bör den se till att de är så neutrala som möjligt ur konkurrenssynpunkt, samt är socialt rättvisa och hållbara.
- (11) Enligt förordning (EG) nr 443/2009 ska kommissionen genomföra en konsekvensbedömning för att se över provningsförfarandena så att de på ett adekvat sätt återspeglar bilars verkliga koldioxidutsläpp. Det finns ett behov av att ändra den nu använda "nya europeiska körcykeln" (NEDC) för att säkerställa överensstämmelse med faktiska körförhållanden och undvika underskattning av faktiska koldioxidutsläpp och faktisk bränslekonsumention. Så snart det är genomförbart bör man enas om ett nytt, mer realistiskt och tillförlitligt provningsförfarande. Arbetet i denna riktning fortskrider genom utvecklingen av ett världsomfattande provningsförfarande för lätta nyttofordon (WLTP) inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europa, men har ännu inte avslutats. För att säkerställa att specifika koldioxidutsläpp som anges för nya personbilar fås att stämma bättre överens med de utsläpp som faktiskt genereras under normala användningsförhållanden bör WLTP tillämpas snarast möjligt. Mot bakgrund av ovanstående fastställs i bilaga I till förordning (EG) nr 443/2009 utsläppsgränser för 2020 uppmätta i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 och bilaga XII till kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 ⁽¹⁾. När provningsförfarandena ändras, bör gränserna i bilaga I till förordning (EG) nr 443/2009 ändras så att man får jämförbara stringensnivåer för tillverkare och fordonsklasser. Därför bör kommissionen genomföra en grundlig undersökning av korrelationen mellan NEDC-provningscykeln och den nya WLTP provningscykeln för att säkerställa att cykeln motsvarar de faktiska körförhållandena.
- (12) För att de verkliga globala utsläppen ska återges på ett adekvat sätt och för att de uppmätta koldioxidvärdena ska vara fullt jämförbara bör kommissionen se till att de delar av provningsförfarandet som har en väsentlig inverkan på de uppmätta koldioxidutsläppen är klart och tydligt definierade, så att tillverkarna inte kan använda sig av flexibilitetsmöjligheter under testcykeln. Avvikelserna mellan koldioxidutsläppsvärdena för tyggodkännande och utsläppen för fordon som saluförs bör åtgärdas, bland annat genom att överväga ett förfarande för provning av överensstämmelse hos fordon i drift som ska säkerställa oberoende provning av ett representativt urval av fordon som saluförs samt metoder för att ta itu med fall där det påvisats en avsevärd skillnad mellan koldioxidutsläppen enligt översynen och enligt det ursprungliga tyggodkännandet.
- (13) Ordalydelsen i artikel 3.2 i förordning (EG) nr 443/2009 bör anpassas för att se till att begreppet anslutna företag överensstämmer med rådets förordning (EG) nr 139/2004 ⁽²⁾ samt med artikel 3.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011 ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 av den 18 juli 2008 om genomförande och ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om tyggodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 199, 28.7.2008, s. 1).

⁽²⁾ Rådets förordning (EG) nr 139/2004 av den 20 januari 2004 om kontroll av företagskoncentrationer ("EG:s koncentrationsförordning") (EUT L 24, 29.1.2004, s. 1).

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011 av den 11 maj 2011 om fastställande av utsläppsnormer för nya lätta nyttofordon som ett led i unionens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon (EUT L 145, 31.5.2011, s. 1).

- (14) Förordning (EG) nr 443/2009 överför befogenheter till kommissionen för genomförandet av några av förordningens bestämmelser i enlighet med förfarandena i rådets beslut 1999/468/EG⁽¹⁾. Till följd av att Lissabonfördraget har trätt i kraft behövs befogenheterna anpassas till artiklarna 290 och 291 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).
- (15) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av förordning (EG) nr 443/2009 bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011⁽²⁾.
- (16) I syfte att ändra bilaga II till förordning (EG) nr 443/2009, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på uppgiftskrav och uppgiftsparametrar, komplettera reglerna om tolkningen av kriterierna för beviljande av undantag från de specifika utsläppsmålen, om innehållet i ansökningarna om undantag samt om utformningen och bedömningen av programmen för minskning av specifika koldioxidutsläpp, anpassa sifferuppgiften M_0 som avses i bilaga I till förordning (EG) nr 443/2009 till den genomsnittliga vikten för nya personbilar under de föregående tre kalenderåren, samt anpassa formeln i bilaga I till förordning (EG) nr 443/2009. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. När kommissionen förbereder och utarbetar delegerade akter bör den se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.
- (17) Det är lämpligt att behålla tillvägagångssättet att ange målet baserat på ett linjärt förhållande mellan bilens nytta och dess mål för utsläppen av koldioxid som det uttrycks i formlerna som fastställs i bilaga I till förordning (EG) nr 443/2009, eftersom det innebär att mångfalden kan behållas på marknaden för personbilar och tillverkarnas förmåga att tillgodose konsumenternas behov kan bibehållas, och därigenom omotiverad snedvridning av konkurrensen kan undvikas.
- (18) Kommissionen har i sin konsekvensbedömning bedömt tillgängligheten i fråga om uppgifter om avtryck och möjligheten att använda dem som nyttoparameter i formlerna som fastställs i bilaga I till förordning (EG) nr 443/2009. Med den bedömningen som underlag har kommissionen dragit slutsatsen att nyttoparametern som ska användas i formeln för 2020 bör vara vikt. Vid en framtida översyn bör dock de lägre kostnaderna och andra fördelar av att byta till avtryck som nyttoparameter beaktas.
- (19) Växthusgasutsläppen till följd av energiproduktion, fordonstillverkning och hantering av uttjänta fordon står i dagsläget för en betydande del av vägtransporternas totala koldioxidutsläpp och kommer troligen att öka betydligt i framtiden. Politiska åtgärder bör därför vidtas för att vägleda tillverkarna mot optimala lösningar där särskilt växthusgasutsläpp som sker till följd av produktion av energi för fordon beaktas, såsom elektricitet och alternativa bränslen, och där det även säkerställs att de utsläppen som sker i tidigare led inte urholkar fördelarna med den förbättrade operativa energianvändning som förordning (EG) nr 443/2009 syftar till.
- (20) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att fastställa tillvägagångssätten för att till 2020 uppnå målet att minska koldioxidutsläppen från nya personbilar, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare på grund av sin omfattning och sina verkningar kan uppnås bättre på unionsnivå, får unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (21) Förordning (EG) nr 443/2009 bör därför ändras i enlighet med detta.

⁽¹⁾ Rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfarandena som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter (EGT L 184, 17.7.1999, s. 23).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 443/2009 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 1 ska andra stycket ersättas med följande:

”Genom denna förordning fastställs från och med 2020 målet för genomsnittliga koldioxidutsläpp från nya personbilar till 95 g CO₂/km, uppmätt i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 och bilaga XII till förordning (EG) nr 692/2008 och dess genomförandebestämmelser, och med användning av innovativ teknik.”

2. I artikel 2 ska följande punkt läggas till:

”4. Med verkan från och med den 1 januari 2012 ska artiklarna 4, 8.4 b och c, 9, 10.1 a och c inte gälla tillverkare som tillsammans med alla sina anslutna företag ansvarade för färre än 1 000 nya personbilar registrerade i unionen under föregående kalenderår.”

3. I artikel 3.2 a ska första strecksatsen ersättas med följande:

”— har rätt att utöva mer än hälften av rösträtterna, eller”

4. I artikel 4 ska andra stycket ersättas med följande:

”För att fastställa varje tillverkares genomsnittliga specifika utsläpp av koldioxid ska följande procentandelar av varje tillverkares nya personbilar som registreras under det berörda året beaktas:

— 65 % år 2012.

— 75 % år 2013.

— 80 % år 2014.

— 100 % från 2015 till 2019.

— 95 % år 2020.

— 100 % senast i slutet av 2020 och därefter.”

5. Följande artikel ska införas:

”Artikel 5a

Superkrediter för målet med 95 g CO₂/km

När de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen beräknas ska varje ny personbil med specifika koldioxidutsläpp under 50 g CO₂/km räknas som:

— 2 personbilar år 2020,

— 1,67 personbilar år 2021,

— 1,33 personbilar år 2022,

— 1 personbil från 2023,

för det år då den registreras under perioden från 2020 till 2022, med ett högsta värde på 7,5 g CO₂/km under denna period för varje tillverkare.”

6. Artikel 8.9 ska ersättas med följande:

”9. Kommissionen ska anta detaljerade bestämmelser beträffande övervakning och rapportering av uppgifter enligt denna artikel och om tillämpning av bilaga II genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med granskningsförfarandet i artikel 14.2.

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 14a för att ändra de uppgiftskrav och uppgiftsparametrar som fastställs i bilaga II.”

7. Artikel 9.3 ska ersättas med följande:

”3. Kommissionen ska fastställa medlen för uttag av avgifterna för extra utsläpp enligt punkt 1 genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 14.2.”

8. Artikel 11 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 3 ska den sista meningen utgå.

b) I punkt 4 andra stycket ska led b ersättas med följande:

”b) Om ansökan avser punkt 1 leden a och b i bilaga I, ett utsläppsmål som motsvarar en 25-procentig minskning av det genomsnittliga specifika utsläppet av koldioxid för 2007 eller, om en enda ansökan gäller ett antal anslutna företag, en 25-procentig minskning av medeltalet för dessa företags genomsnittliga specifika utsläpp av koldioxid för 2007.”

c) I punkt 4 andra stycket ska följande led läggas till:

”c) Om ansökan avser punkt 1 led c i bilaga I, ett utsläppsmål som motsvarar en 45-procentig minskning av det genomsnittliga specifika utsläppet av koldioxid för 2007 eller, om en enda ansökan gäller ett antal anslutna företag, en 45-procentig minskning av medeltalet för dessa företags genomsnittliga specifika utsläpp av koldioxid för 2007.”

d) Punkt 8 ska ersättas med följande:

”8. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 14a, som fastställer regler som komplement till punkterna 1–7 i den här artikeln, när det gäller tolkningen av kriterierna för beviljande av undantag, innehållet i ansökningarna samt utformningen och bedömningen av programmen för minskning av specifika koldioxidutsläpp.”

9. Artikel 12 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. På begäran av en leverantör eller en tillverkare ska hänsyn tas till minskningar av koldioxidutsläppen som gjorts med hjälp av innovativ teknik eller en kombination av innovativa tekniker (nedan kallade).

Hänsyn till sådan teknik ska tas endast om den metod som den bedöms med kan ge kontrollerbara, repeterbara och jämförbara resultat.

Det sammanlagda bidraget från sådan teknik till minskningen av en tillverkares specifika utsläppsmål får vara högst 7 g CO₂/km.”

b) I punkt 2 ska första meningen ersättas med följande:

”Kommissionen genom genomförandeakter ska anta detaljerade bestämmelser för ett förfarande för godkännande av den innovativa teknik eller de innovativa teknikpaket som avses i punkt 1. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 14.2 i denna förordning.”

c) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. En leverantör eller tillverkare som ansöker om att en åtgärd ska godkännas som en innovativ teknik eller ett innovativt teknikpaket ska förelägga kommissionen en rapport med en kontrollrapport från ett oberoende och certifierat organ. Eventuell samverkan mellan åtgärden i fråga och en annan, redan godkänd innovativ teknik eller ett annat, redan godkänt innovativt teknikpaket ska omnämnas i rapporten, och kontrollrapporten ska innehålla en bedömning av i vilken omfattning denna samverkan påverkar den minskning som uppnås genom varje enskild åtgärd.”

10. Artikel 13 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 2 ska tredje stycket ersättas med följande:

”Kommissionen ska anta dessa åtgärder genom delegerade akter i enlighet med artikel 14a.”

b) I punkt 3 ska andra stycket utgå.

c) Punkt 5 ska ersättas med följande:

"5. Senast den 31 december 2015 ska kommissionen göra en översyn av de specifika utsläppsmålen, de tillvägagångssätt som framgår därav och andra aspekter av denna förordning, inklusive huruvida det fortfarande behövs en nyttoparameter och huruvida vikt eller avtryck är den mest hållbara nyttoparametern, i syfte att fastställa målen för koldioxidutsläpp från nya personbilar för perioden efter 2020. Bedömningen av hur snabbt utsläppsminskningarna måste ske ska därför stämma överens med unionens långsiktiga klimatmål och konsekvenserna för utvecklingen av kostnadseffektiv teknik för att minska koldioxidutsläppen från bilar. Kommissionen ska lägga fram en rapport med resultaten av översynen för Europaparlamentet och rådet. Den rapporten ska inbegripa eventuella lämpliga förslag om ändring av denna förordning, inklusive ett eventuellt fastställande av ett realistiskt och uppnåbart mål, som bygger på en övergripande konsekvensbedömning där man beaktar den fortsatta konkurrenskraften för bilindustrin och industrier som är beroende av den. När kommissionen utarbetar sådana förslag ska den se till att de är så neutrala som möjligt ur konkurrenssynpunkt, samt är socialt rättvisa och hållbara."

d) Punkt 7 ska ersättas med följande:

"7. Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa de nödvändiga korrelationsparametrarna för att återspegla eventuella ändringar av det föreskrivna provningsförfarandet för mätning av specifika koldioxidutsläpp som avses i förordning (EG) nr 715/2007 och förordning (EG) nr 692/2008. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 14.2 i den här förordningen.

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 14a för att anpassa de formler som framgår av bilaga I, med tillämpning av den metod som antagits enligt första stycket, samtidigt som man ser till att nya och gamla provningsförfaranden innehåller minskningskrav med jämförbar skärpa för tillverkare och fordon av olika nyttograd."

11. Artikel 14 ska ersättas med följande:

"Artikel 14

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté för klimatförändringar som inrättats genom artikel 9 i Europaparlamentets och rådets beslut nr 280/2004/EG (*). Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 (**).

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

3. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

(*) Europaparlamentets och rådets beslut nr 280/2004/EG av den 11 februari 2004 om en mekanism för övervakning av utsläpp av växthusgaser inom gemenskapen och för genomförande av Kyotoprotokollet (EUT L 49, 19.2.2004, s. 1).

(**) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13)."

12. Följande artikel ska införas:

"Artikel 14a

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 8.9 andra stycket, 11.8, 13.2 tredje stycket och 13.7 andra stycket ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med den 8 april 2014. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden av fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, om inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

3. Den delegering av befogenheter som avses i artiklarna 8.9 andra stycket, 11.8, 13.2 tredje stycket och 13.7 andra stycket får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
5. En delegerad akt som antagits enligt artiklarna 8.9 andra stycket, 11.8, 13.2 tredje stycket och 13.7 andra stycket ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.”
13. I punkt 1 i bilaga I ska följande led läggas till:
- ”c) Från och med 2020:
- $$\text{Specifika koldioxidutsläpp} = 95 + a \times (M - M_0)$$
- där
- M = fordonets vikt i kilogram (kg)
- M_0 = det värde som antas i enlighet med artikel 13.2
- $a = 0,0333$.”
14. Bilaga II ska ändras på följande sätt:
- a) I del A punkt 1 i bilaga II ska följande led läggas till:
- ”n) Högsta nettoeffekt.”
- b) I tabellen ”Detaljerade uppgifter som avses i del A punkt 1” ska följande kolumn läggas till:
- ”Högsta nettoeffekt (kW).”

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tredje dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 11 mars 2014.

På Europaparlamentets vägnar

M. SCHULZ

Ordförande

På rådets vägnar

D. KOURKOULAS

Ordförande