



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 11.7.2012
COM(2012) 393 final

2012/0190 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ändring av förordning (EG) nr 443/2009 för att fastställa tillvägagångssätten för att till 2020 uppnå målet att minska koldioxidutsläppen från nya personbilar

{SWD(2012) 213 final}
{SWD(2012) 214 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

- **Allmän bakgrund**

EU har som uttalat mål att begränsa den globala klimatförändringen till en temperaturökning på 2° C över de förindustriella nivåerna. Om målet ska uppnås, måste de globala utsläppen nå sin höjdpunkt 2020 och minskas med minst 50 % världen över till 2050 jämfört med 1990. Europeiska rådet bekräftade EU-målet att minska utsläppen med 80–95 % till 2050 jämfört med 1990 i fråga om nödvändiga minskningar från de utvecklade länderna som grupp.

Om dagens politik och strategier fortsätter minskas utsläppen av växthusgaser med bara cirka 40 % till 2050. I kommissionens ”Färdplan för ett konkurrenskraftigt utsläppssnålt samhälle 2050”¹ anges hur man på kostnadseffektivaste sätt till 2050 kan uppnå målet att minska de inhemska utsläppen med 80 %. Färdplanen visar att alla delar av ekonomin måste delta och, beroende på vilket scenario som används, att jämfört med 1990 kan utsläppen från transportsektorn fluktuera mellan +20 och -9 % till år 2030 och måste minska med 54–67 % till 2050².

Medan utsläppen från andra sektorer generellt sett minskar, är transportsektorn en av få sektorer som uppvisar snabbt stigande utsläpp. Mellan 1990 och 2008 ökade utsläppen från transportsektorn med 26 %. 2008 stod vägtransporter för cirka 70 % av koldioxidutsläppen från transportsektorn³. Det gör den till den andra största källan till växthusgasutsläpp i EU och till att den står för cirka en femtedel av EU:s totala utsläpp av växthusgaser.

I mars 2011 antog kommissionen ”Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem”. Den innehåller en transportstrategi med målet att utsläppen av växthusgaser från transportsektorn ska minska med 60 % till 2050.

- **Förordningen**

I förordning (EG) 443/2009 anges ramverket för hur koldioxidutsläppen från nya bilar ska minska till 2020, vilket ska ske under två perioder. Under den första perioden till 2015 har de närmare tillvägagångssätten för att uppfylla målet fastställts. I fråga om den andra perioden till 2020, uppnås inte målet om man inte tillämpar nödvändiga tillvägagångssätt, som ska fastställas efter en översyn. Målet fastställdes genom medbeslutande och tas inte upp i översynen.

Att inte fastställa eller tillämpa tillvägagångssätten skulle påverka fordonstillverkare och bildelsleverantörer negativt, eftersom de behöver veta vilken teknik och vilka fordon som krävs för att uppfylla målen.

Tillvägagångssätt är olika aspekter på genomförandet som påverkar hur utsläppsmålet uppnås. De viktigaste parametrarna i dagens förordning är gränsvärdeskurvan som fastställs genom nyttoparametern och den funktion som beskriver förhållandet mellan nyttoparametern och

¹ KOM/2011/0112 slutlig.

² Exklusive utsläpp från internationell sjöfart.

³ ”EU transport in figures 2011”, Europeiska kommissionen.

koldioxidutsläppen (och som anger formen och lutningen på kurvan). Övriga tillvägagångssätt utgörs av systemet med avgifter för extra utsläpp, miljöinnovationer, undantag, poolning, infasning av målen och beviljande av superkrediter under en begränsad period.

2. SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNING

Samråd med berörda parter

- *Externa experter*

En extern undersökning, ”*Support for the revision of Regulation (EC) 443/2009 on CO₂ emissions from cars*”,⁴ innehåller den huvudsakliga analys som ligger till grund för det här förslaget. I undersökningen ingår en bedömning av olika tillvägagångssätt och kostnaderna för dem. Modellen PRIMES-TREMOVE har använts för att bedöma de sammanlagda effekterna av målen för 2020.

- *Samråd med berörda parter*

Samråd med berörda parter har skett via ett frågeformulär på nätet och genom ett möte. Deras synpunkter har beaktats vid bedömningen av alternativen för att reglera koldioxidutsläppen från bilar.

– Offentligt samråd

Hösten 2011 genomfördes ett offentligt samråd på nätet. Sammantaget pekar svaren generellt på att det är viktigt att reglera fordonsutsläpp, att det arbetet bör ske i enlighet med de långsiktiga målen för växthusgaser, baseras på genomsnittliga utsläpp från nya fordon och vara teknikneutralt. Meningarna gick kraftigt i sär om huruvida dagens lagstiftning fungerade bra. Den viktigaste invändningen var att många anser att dagens lagstiftning inte är tillräckligt robust. Samtidigt finns starkt stöd för att ange mål efter 2020, oavsett andra åtgärder som kan komma att genomföras. Resultaten från det offentliga samrådet har sammanfattats och offentliggjorts⁵.

– Möte med berörda parter

Ett möte med berörda parter ägde rum den 6 december 2011. Den färdiga undersökningen presenterades och presentationer från mötet samt en sammanfattning av diskussionen har offentliggjorts⁶. Deltagarna hade inga större invändningar mot resultaten av undersökningen. Icke-statliga organisationer ansåg att eftersom kostnaderna var lägre än vad man tidigare trott, så borde målen skärpas.

Konsekvensbedömning

En gemensam konsekvensbedömning som stöder det aktuella förslaget och ett liknande förslag att ändra förordning (EU) nr 510/2011 har utarbetats. Ett brett tillvägagångssätt har använts för att hitta de politiska alternativ som täcker de frågor som lagstiftningen omfattar,

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

dem som uppkommer vid tillämpningen och dem som bedöms i undersökningarna om olika tillvägagångssätt för att göra lagstiftningen effektivare. Följande alternativ analyserades:

- a) "Status quo".
- b) Tillvägagångssätt för att klara målen för bilar.
- c) Förenkling och minskning av administrativa bördor.
- d) Anpassning till nya testcykeln.
- e) Lagstiftningens utformning och stringens efter 2020.

Efter en analys av konsekvenserna för ekonomin, miljön och samhället drogs följande slutsatser i konsekvensbedömningen:

- Nyttoparametern bör fortsätta vara bilarnas vikt. Gränsvärdeskurvan bör fortsätta vara linjär.
- Det finns belägg för att kurvans lutning bör vara relativt flack för att minska snedvridningen av marknaden.
- Avgifterna för extra utsläpp bör behållas på 95 euro per g/km per fordon.
- Förordningen bör uppdateras för att anpassas till Lissabonfördraget.
- Undantagsförfarandet bör underlättas genom att man inför ett minimiundantag för de minsta tillverkarna från kravet på ett koldioxidmål. Dessutom bör man tillåta mer flexibilitet i fråga om datum för beviljande av undantag för små tillverkare.

3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

EU har redan vidtagit åtgärder på det här området i och med antagandet av förordning (EG) 443/2009 baserat på fördragets miljökapitel. Den inre marknaden ger också skäl för att agera på EU-nivå i stället för på medlemsstatsnivå så att man får gemensamma krav inom EU, vilket minimerar kostnaderna för tillverkarna.

Att förslaget antas innebär inte att någon befintlig lagstiftning upphävs.

Sammanfattning av den föreslagna åtgärden

Genom förslaget ändras förordningen så att tillvägagångssätten för att till 2020 uppnå målet 95 g CO₂/km för nya personbilar tillämpas. De viktigaste tillvägagångssätten är följande:

- Nyttoparametern ska fortsätta vara fordonets vikt i körklart skick.
- Gränsvärdeskurvan ska fortsätta vara linjär med en lutning på 60 % jämfört med utgångsbilparken som är samma som 2006 års bilpark i enlighet med gränsvärdeskurvan för 2015.

- Superkrediter för fordon med utsläpp under 35 g koldioxid per km införs mellan 2020 och 2023 med en multiplikationsfaktor på 1,3 och med ett kumulativt tak på 20 000 fordon per tillverkare över programmets hela löptid.
- ”Nischundantaget” ska uppdateras för 2020.
- Tillverkare som ansvarar för färre än 500 registrerade nya personbilar per år behöver inte ha något koldioxidmål.
- Ökad flexibilitet i fråga om tidpunkten för beslut om att bevilja undantag för små tillverkare.
- Miljöinnovationer bibehålls i nya provningsförfaranden.
- Avgifterna för extra utsläpp behålls på 95 euro per g/km per fordon.
- Bestämmelserna om kommittéförfarande uppdateras för att bli förenliga med Lissabonfördraget.

Eftersom branschen gynnas av att veta vilka regler som gäller efter 2020, innehåller förslaget en ytterligare översyn som ska ske senast den 31 december 2014.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget medför inga krav på ytterligare finansiella resurser.

5. ÖVRIGT

- Översyn/ändring/tidsbegränsning

Förslaget innehåller en bestämmelse om översyn.

- Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

Den föreslagna rättsakten berör Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och bör därför även gälla EES.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

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 yttrande⁷,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁸,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Enligt artikel 13.5 i 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 fordon⁹ ska kommissionen genomföra en översyn av tillvägagångssätten för att på ett kostnadseffektivt sätt uppnå det långsiktiga målet på 95 g CO₂/km till 2020, framförallt formeln i bilaga I och undantagen i artikel 11. Förslaget om ändring av förordningen bör vara så neutralt som möjligt, ur konkurrenshänseende och med tanke på social rättvisa och hållbarhet.
- (2) Det är lämpligt att klargöra att för att kontrollera efterlevnaden av målet på 95 g CO₂/km, bör utsläppen även fortsättningsvis mätas i enlighet med 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 fordon¹⁰ och dess tillämpningsbestämmelser och med användning av innovativa tekniker.

⁷ EUT C , , s. .

⁸ EUT C , , s. .

⁹ EUT L 140, 5.6.2009, s. 1.

¹⁰ EUT L 171, 29.6.2007, s. 1.

- (3) För att ta hänsyn till de höga kostnaderna för forskning och utveckling och de höga enhetskostnaderna för de första generationerna fordon med mycket låga koldioxidutsläpp är det lämpligt att som en övergångslösning och i begränsat omfång påskynda och underlätta deras införande på EU-marknaden under de första stadierna av deras saluföring.
- (4) För att ta hänsyn till den oproportionerligt 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 marginella fördelarna om koldioxidutsläppen skulle minska från fordon sålda av de minsta tillverkarna, undantas tillverkare som ansvarar för färre än 500 registreringar av nya personbilar per år från de specifika utsläppsmålen och från avgifterna för extra utsläpp.
- (5) Förfarandet för att bevilja undantag för små tillverkare ska förenklas så att det blir flexiblere i fråga om tidpunkten för tillverkarens ansökan om undantag och kommissionens beslut om att bevilja undantag.
- (6) Förfarandet för att bevilja undantag för nisch tillverkare bör fortsätta till 2020. För att nisch tillverkarens ansträngningar att minska utsläppen ska ligga på samma nivå som stora tillverkare, bör ett mål som ligger 45 % under de genomsnittliga specifika utsläppen från nisch tillverkare 2007 gälla från och med 2020.
- (7) För att fordonsindustrin ska kunna genomföra långsiktiga investeringar och innovationer bör man ange prognoser för hur denna förordning bör ändras efter 2020. Prognoserna bör baseras på en bedömning av hur snabbt utsläppsminskningarna bör ske för att uppfylla unionens långsiktiga klimatmål och på vilka resultaten blir av utvecklingen av kostnadseffektiva tekniker för att minska koldioxidutsläppen från bilar. Det är därför önskvärt att dessa aspekter ses över, att kommissionen sammanställer en rapport och, om det är lämpligt, att förslag utarbetas för perioden efter 2020.
- (8) Förordningen innehåller krav på att kommissionen ska genomföra en konsekvensbedömning för att se över provningsförfarandena så att de på ett adekvat sätt återspeglar bilars verkliga koldioxidutsläpp. Det arbetet fortskrider genom utvecklingen av ett världsomfattande provningsförfarande för lätta nyttofordon inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europa, men är ännu inte klart. 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 förordning (EG) nr 692/2008. När provningsförfarandena ändras, bör gränserna i bilaga I ändras så att man får jämförbara nivåer för tillverkare och fordonsklasser.
- (9) Det är lämpligt att ändra ordalydelsen i artikel 3.2 i förordning (EG) nr 443/2009 för att se till att begreppet anslutna företag överensstämmer med bestämmelserna i rådets förordning (EG) nr 139/2004 av den 20 januari 2004 om kontroll av företagskoncentrationer¹¹ samt med artikel 3.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011 av den 11 maj 2011 om fastställande av utsläppsnormer

¹¹ EUT L 24, 29.1.2004, s. 1.

för nya lätta nyttofordon som ett led i unionens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon¹².

- (10) Förordning (EG) nr 443/2009 överför befogenheter till kommissionen för genomförandet av förordningens bestämmelser i enlighet med förfarandena i rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999¹³. Till följd av att Lissabonfördraget har trätt i kraft behöver befogenheterna anpassas till artiklarna 290 och 291 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.
- (11) 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 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter¹⁴.
- (12) Befogenheten att anta lagstiftning i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt bör delegeras till kommissionen för att komplettera reglerna om undantag från de specifika utsläppsmålen, för att ändra uppgiftskraven för övervakning av koldioxidutsläpp och anpassa formlerna i bilaga I för beräkning av specifika koldioxidutsläpp till förändringar av fordonsvikt och det föreskrivna provningsförfarande för mätning av specifika koldioxidutsläpp som avses i förordning (EG) nr 715/2007. Det är av största vikt att kommissionen håller lämpliga samråd under det förberedande arbetet, även på expertnivå. Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerade akter, se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker i rätt tid och på lämpligt sätt.
- (13) 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 i bilaga I, eftersom det innebär att man kan behålla mångfalden på personbilsmarknaden och tillverkarnas förmåga att tillgodose konsumenternas behov, och därigenom se till att marknaden inte snedvrids på ett omotiverat sätt.
- (14) Kommissionen har bedömt tillgängligheten i fråga om uppgifter om avtryck och möjligheten att använda dem som nyttoparameter i formlerna i bilaga I. Dessa uppgifter är tillgängliga och eventuell användning av dem har utvärderats i konsekvensbedömningen, och med den som underlag dras slutsatsen att nyttoparametern som ska användas i formeln för 2020 ska vara vikt. Vid en framtida översyn bör man dock beakta de lägre kostnaderna och andra fördelar av att byta till avtryck som nyttoparameter.
- (15) Förordning (EG) nr 443/2009 bör därför ändras i enlighet med detta.

¹² EUT L 145, 31.5.2011, s. 1.

¹³ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

¹⁴ EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

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 enligt förordning (EG) nr 715/2007 och bilaga XII till förordning (EG) nr 692/2008 och dess tillämpningsbestämmelser och med användning av innovativ teknik.”

- (2) I artikel 2 ska följande punkt läggas till som punkt 4:

”4. Artiklarna 4, 8.4 b–c, 9, 10.1 a och 10.1 c ska inte gälla tillverkare som tillsammans med alla sina anslutna företag ansvarade för färre än 500 registreringar av nya personbilar i EU 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) Följande artikel ska införas efter artikel 5:

”Artikel 5a

Superkrediter för målet med 95 g koldioxid per km

1. När de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen beräknas ska varje personbil med specifika koldioxidutsläpp under 35 g per km räknas som 1,3 personbilar under perioden från 2020 till 2023, och som 1 personbil från 2024 och framåt.

2. Det maximala antalet nya personbilar som får tas med i beräkningen med tillämpning av den multiplikationsfaktor som anges i punkt 1 för perioden 2020 till 2023 får inte sammanlagt överstiga 20 000 nyregistrerade personbilar per tillverkare.”

- (5) I artikel 8 ska punkt 9 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 får anta delegerade akter i enlighet med artikel 14a för att ändra bilaga II när det gäller uppgiftskrav och uppgiftsparametrar.”

- (6) I artikel 9 ska punkt 3 ersättas med följande:

- ”3. Kommissionen ska anta närmare arrangemang för uttag av avgifterna för extra utsläpp enligt punkt 1 genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med granskningsförfarandet i artikel 14.2.”
- (7) Artikel 11 ska ändras på följande sätt:
- a) I punkt 3 ska sista meningen utgå.
 - b) I punkt 4 andra stycket ska led b ersättas med följande:

”b) Om ansökan avser led a och b i bilaga I punkt 1, 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 c läggas till:

”c) Om ansökan avser led c i bilaga I punkt 1, 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.”
- (8) b) Punkt 8 ska ersättas med följande:
- ”8. Kommissionen ska anta delegerade akter i enlighet med artikel 14a, som fastställer regler som komplement till punkterna 1–7 i denna artikel, när det gäller kriterierna för beviljande av undantag, innehåll i ansökningarna samt utformning och bedömning av programmen för minskning av specifika koldioxidutsläpp.”
- (9) I artikel 12.2 ska första meningen ersättas med följande:
- ”Kommissionen ska anta detaljerade bestämmelser för ett förfarande för godkännande av den innovativa teknik som avses i punkt 1 genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med granskningsförfarandet i artikel 14.2.”
- (10) Artikel 13 ska ändras på följande sätt:
- a) I punkt 2 ska tredje stycket ersättas med följande:

”Åtgärderna ska antas genom delegerade akter antagna 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 2014 ska kommissionen ha gjort en översyn av de specifika utsläppsmålen, tillvägagångssätten och andra aspekter av denna

förordning i syfte att fastställa målen för koldioxidutsläpp från nya personbilar för perioden efter 2020.”

d) Punkt 7 ska ersättas med följande:

”7. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 14a för att anta anpassa formerna i bilaga I så att de återspeglar eventuella ändringar av det föreskrivna provningsförfarandet för specifika koldioxidutsläpp som avses i förordning (EG) nr 715/2007 och förordning (EG) nr 692/2008 samtidigt som man ser till att nya och gamla provningsförfaranden innehåller minskningskrav med samma skärpa för tillverkare och fordon av olika nyttoegrad.”

(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 rådet beslut nr 280/2004/EG. Kommittén ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.”

(12) Följande artikel ska införas som artikel 14a:

”Artikel 14a

Utövande av delegeringen

1. Kommissionens befogenhet att anta delegerade akter gäller på de villkor som fastställs i denna artikel.
2. Befogenhet att anta de delegerade akter som avses i artiklarna 8.9 andra stycket, 11.8, 13.2 tredje stycket och 13.7 ska ges till kommissionen på obestämd tid från och med den [dagen då denna förordning träder i kraft].
3. Den delegering av befogenheter som avses i artiklarna 8.9 andra stycket, 11.8, 13.2 tredje stycket och 13.7 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. Det får verkan dagen efter det att det har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid en senare tidpunkt som anges i beslutet. Beslutet påverkar inte delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Så snart kommissionen har antagit en delegerad akt ska Europaparlamentet och rådet samtidigt underrättas.
5. En delegerad akt som antagits i enlighet med artiklarna 8.9 andra stycket, 11.8, 13.2 tredje stycket och 13.7 ska träda i kraft endast om

Europaparlamentet eller rådet inte har gjort några invändningar inom två månader från underrättelsen av denna akt till Europaparlamentet och rådet, eller om Europaparlamentet och rådet, innan den perioden löpt ut, har informerat kommissionen om att de inte har några invändningar. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

(13) I punkt 1 i bilaga I ska följande led c 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

$a = 0,0333$.”

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 Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande