



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 11.7.2012
COM(2012) 393 final

2012/0190 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om ændring af forordning (EF) nr. 443/2009 for at fastlægge betingelserne for at nå
2020-målet om at reducere nye personbilers CO₂-emissioner**

{SWD(2012) 213 final}

{SWD(2012) 214 final}

DA

DA

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

- **General baggrund**

EU har et erklæret mål om at begrænse den globale opvarmning til en temperaturstigning på 2 °C over det førindustrielle niveau. For at nå dette mål skal de globale emissioner toppe inden 2020 og i forhold til 1990 nedbringes med mindst 50 % på verdensplan frem til 2050. Det Europæiske Råd genbekræftede EU's mål om en reduktion på 80-95 % frem til 2050 i forhold til 1990 i forbindelse med de nødvendige reduktioner i de udviklede lande som helhed.

Nuværende politikker vil kun give en reduktion af drivhusgasserne på ca. 40 % frem til 2050. Kommissionens "*Køreplan for omstilling til en konkurrencedygtig lavemissionsøkonomi i 2050*"¹ beskriver, hvordan 2050-målet om at reducere EU's udledninger med 80 % nås på den mest omkostningseffektive måde. Køreplanen viser, at alle økonomiske sektorer må yde et bidrag, og - afhængigt af scenariet - skal transportemissionerne sammenlignet med 1990 ligge på mellem +20 % og -9 % i 2030 og falde med 54-67 % frem til 2050².

Emissioner fra andre sektorer er generelt faldende, men vejtransportsektoren er en af de få sektorer, hvor emissionerne er steget hurtigt: mellem 1990 og 2008 steg emissionerne fra vejtransport med 26 %. I 2008 udgjorde CO₂-emissionerne fra vejtransport ca. 70 % af transportsektorens samlede emissioner³. Dermed er de den næststørste kilde til drivhusgasemissioner i EU, og de udgør omkring en femtedel af EU's samlede CO₂-emissioner.

I marts 2011 vedtog Kommissionen "*En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem*". Den opstiller en transportstrategi inden for en ramme, som går ud på at opnå en 60 % reduktion i drivhusgasemissioner frem til 2050.

- **Forordningen**

Forordning (EF) nr. 443/2009 opstiller rammerne for nedbringelse af CO₂-emissionerne fra flåden af nye biler frem til 2020. Forordningen gennemføres i to faser. I den første periode frem til 2015 fastsættes betingelserne for, at målene kan nås. I den anden fase frem til 2020 kan målet ikke nås, hvis betingelserne, som skal fastlægges i en revision, ikke overholdes. Dette mål blev fastsat i den fælles beslutningsprocedure og tages ikke op til revision.

Hvis betingelserne ikke fastlægges eller ikke overholdes, vil det have en skadelig virkning på bilproducenter og reservedelsleverandører, der har behov for klarhed med hensyn til teknologier og køretøjer, der vil være nødvendige for at nå målet.

Ved betingelser forstås aspekter af gennemførelsen, der har indvirkning på, hvordan emissionsmålet nås. De centrale nærmere betingelser i den nuværende forordning omfatter

¹ KOM(2011) 0112 endelig.

² Undtagen internationale maritime emissioner.

³ EU transport in figures 2011, Europa-Kommissionen.

grænseværdikurven, der defineres af nytteparameteren og den funktion, som beskriver forholdet mellem nytteparameteren og CO₂-emissionerne (som giver kurvens form og hældning). Andre nærmere betingelser omfatter ordningen for emissionsoverskridelse, miljøinnovationer, undtagelser, pooling, indfasning af målene og tildeling af superkreditter for en begrænset periode.

2. HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

Høringer af de berørte parter

- *Eksterne eksperter*

En ekstern undersøgelse "*Support for the revision of Regulation (EC) 443/2009 on CO₂ emissions from cars*"⁴ har leveret den vigtigste analyse, der ligger til grund for dette forslag. Det omfatter en vurdering af forskellige nærmere betingelser og vurderer deres omkostninger. PRIMES-TREMOVE-modellen er anvendt til at vurdere de samlede virkninger af 2020-målene.

- *Høring af interesserede parter*

Interesseparterne er formelt blevet konsulteret ved hjælp af et onlinespørgeskema og ved et interessepartsmøde. Input fra interesseparterne er taget i betragtning ved vurderingen af de forskellige muligheder for at regulere CO₂-emissionerne fra biler.

– Offentlig høring

En offentlig onlinehøring blev gennemført i efteråret 2011. Samlet set fremgår det af svarene, at det er vigtigt at regulere køretøjers emissioner, at det bør ske i overensstemmelse med langsigtede mål for drivhusgasser, at det bør baseres på nye køretøjers gennemsnitlige emissioner og være teknologisk neutral. Der var vidt forskellige meninger om, hvorvidt den nuværende lovgivning fungerer godt. Hovedårsagen synes at være, at mange mener, at den nuværende lovgivning er ikke tilstrækkelig robust. Der er stærk opbakning til fastsættelse af mål, som går ud over 2020, uafhængigt af andre foranstaltninger, der eventuelt gennemføres. Resultaterne af den offentlige høring er sammenfattet og offentliggjort⁵.

– Interessepartsmøde

Der blev afholdt et interessepartsmøde den 6. december 2011. Resultaterne af undersøgelsen blev fremlagt og indlæg fra mødet sammen med et resumé af drøftelserne er offentliggjort⁶. Deltagerne gav ikke udtryk for større uenighed med den fremlagte analyse; ngo'erne argumenterede for, at målene bør strammes, da omkostningerne er lavere end hidtil antaget.

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

Konsekvensanalyse

Der er udarbejdet en fælles konsekvensanalyse til støtte for det foreliggende forslag og et tilsvarende forslag om ændring af forordning (EU) nr. 510/2011. Der er anvendt en bred tilgang for at finde løsningsmodeller, som dækker spørgsmål, der er rejst i lovgivningen, spørgsmål i forbindelse med gennemførelsen og spørgsmål, som vurderes i undersøgelserne af eventuelle måder, hvorpå lovgivningens effektivitet kan forbedres. Følgende muligheder blev analyseret:

- a) Ingen foranstaltninger
- b) Betingelserne for at opfylde målene for personbiler
- c) Forenkling og reduktion af den administrative byrde
- d) Tilpasning til den nye testcyklus
- e) Form og stringens af lovgivning, som går ud over 2020.

Baseret på en analyse af de økonomiske, miljømæssige og sociale virkninger er resultatet af konsekvensanalysen:

- Nytteparameteren bør fortsat være masse for personbiler; grænseværdikurven bør fortsat være lineær.
- De foreliggende resultater tyder på, at kurvens hældning, bør fastsættes på et forholdsvis lavt niveau for at mindske konkurrenceforvridning.
- Afgiften for emissionsoverskridelse bør fastholdes på 95 EUR pr. g/km pr. køretøj.
- Forordningen bør ajourføres for at bringe den i overensstemmelse med Lissabontraktaten.
- Undtagelsesproceduren bør forenkles ved indførelse af en "de-minimis"-undtagelse for de mindste producenter fra forpligtelsen til at nå CO₂-målene. Desuden bør der indføres mere fleksibilitet, når det gælder datoen for udstedelse af undtagelser for små mængder.

3. FORSLAGETS JURIDISKE ASPEKTER

EU har allerede reageret på dette område med vedtagelsen af forordning (EF) 443/2009 baseret på traktatens miljøkapitel. Det indre marked begrundes også handling på EU-plan snarere end på medlemsstatsplan for at sikre fælles krav i hele EU og dermed mindske fabrikanternes omkostninger.

Vedtagelsen af forslaget vil ikke indebære ophævelse af eksisterende lovgivning.

Resumé af forslaget

Forslaget ændrer forordningen, så det bliver muligt at opfylde betingelserne for at nå målet om 95 g CO₂/km for nye personbiler frem til 2020. De vigtigste betingelser er:

- Nytteparameteren er fortsat køretøjets masse i køreklar stand.
- Grænseværdikurven er fortsat lineær med en hældning på 60 % sammenlignet med køretøjsflåden i udgangssituationen, som fortsat er 2006-flåden i overensstemmelse med grænseværdikurven for 2015.
- Mellem 2020 og 2023 indføres superkreditter for biler med en emission på under 35 g CO₂/km; der anvendes en multiplikator på 1,3 og antallet er begrænset til sammenlagt 20 000 køretøjer pr. producent i ordningens samlede løbetid.
- Målet i forbindelse med undtagelser for nichefabrikanter er ajourført for 2020.
- Fabrikanter, der er ansvarlige for mindre end 500 registreringer af nye personbiler årligt, er undtaget fra at opfylde et CO₂-mål.
- Mere fleksibilitet er tilladt i timingen af afgørelser vedrørende udstedelse af undtagelser for små mængder.
- Miljøinnovationer inkluderes, når en revideret prøvningsprocedure indføres.
- Afgiften for emissionsoverskridelse fastholdes på 95 EUR pr. g/km pr. køretøj.
- Udvalgsprocedurebestemmelserne ajourføres, så de er forenelige med Lissabontraktaten.

Da det er gavnligt for sektoren at få oplysninger om, hvilke regler der gælder efter 2020, omfatter forslaget en yderligere revision, der bør finde sted senest den 31. december 2014.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget kræver ikke yderligere finansielle midler.

5. FAKULTATIVE ELEMENTER

- Fornyet gennemgang/revision/udløbsklausul

Forslaget omfatter en klausul om fornyet gennemgang.

- Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde

Den foreslåede retsakt er EØS-relevant og bør derfor omfatte hele EØS-området.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af forordning (EF) nr. 443/2009 for at fastlægge betingelserne for at nå 2020-målet om at reducere nye personbilers CO₂-emissioner

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 Udvalg⁷,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁸,

efter den almindelige lovgivningsprocedure og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ifølge Artikel 13, stk. 5, i 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 erhvervskøretøjer⁹ skal Kommissionen revidere betingelserne for at nå målet på de 95 g CO₂/km på en omkostningseffektiv måde frem til 2020, herunder også formlerne i bilag I og undtagelsesbestemmelserne i artikel 11. Forslaget om ændring af forordningen skal ud fra et konkurrencesynspunkt være så upartisk som muligt, socialt retfærdigt og bæredygtigt.
- (2) Det er hensigtsmæssigt at præcisere, at med henblik på at kontrollere opfyldelsen af målet på 95 g CO₂/km bør CO₂-emissioner fortsat måles i overensstemmelse med 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) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer¹⁰ og gennemførelsesforanstaltninger hertil samt ved hjælp af innovative teknologier.

⁷ EUT C af ..., s. .

⁸ EUT C af ..., s. .

⁹ EUT L 140 af 5.6.2009, s. 1

¹⁰ EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1.

- (3) 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 deres indførelse på EU-markedet i de indledende faser af deres markedsføring.
- (4) I erkendelse af de uforholdsmæssige konsekvenser for de mindste producenter, hvis de skal overholde de specifikke emissionsmål, der fastlægges på grundlag af nytten af køretøjet, og en stor administrativ byrde i forbindelse med undtagelsesproceduren og kun marginale fordele i form af lavere CO₂-emissioner fra de køretøjer, som sælges af disse fabrikanter, bør producenter, som står for mindre end 500 nye personbiler årligt, undtages fra anvendelsesområdet for de specifikke emissionsmål og fra afgifterne for emissionsoverskridelser.
- (5) Proceduren for indrømmelse af undtagelser til fabrikanter af små mængder bør forenkles for at skabe mere fleksibilitet med hensyn til tidspunktet for fabrikanters ansøgning om en undtagelse og Kommissionens beslutning om at indrømme en undtagelse.
- (6) Proceduren med at undtage nichefabrikanter bør videreføres frem til 2020. For at sikre, at den reduktionsindsats, der kræves af nichefabrikanter svarer til store fabrikanters, bør der dog fra og med 2020 gælde et mål for nichefabrikanter, som er 45 % lavere end deres gennemsnitlige specifikke emissioner i 2007.
- (7) For at bilindustrien kan gennemføre investeringer og innovation på langt sigt er det ønskværdigt, at det angives, hvordan denne forordning bør ændres for perioden efter 2020. Denne angivelse bør baseres på en vurdering af den nødvendige reduktionstakt i overensstemmelse med EU's langsigtede klimamål og virkningerne for udviklingen af omkostningseffektiv CO₂-reducerende teknologi til biler. Det er derfor ønskeligt, at disse aspekter tages op til fornyet overvejelse, at Kommissionen udarbejder en rapport herom og i givet fald fremsætter forslag om mål, også for perioden efter 2020.
- (8) Ifølge forordningen skal Kommissionen foretage en konsekvensanalyse for at revidere prøvningsprocedurerne, så de på passende vis afspejler bilernes faktiske CO₂-emissionsmønstre. Dette arbejde er under udførelse via udvikling af en verdensomspændende prøvningsprocedure for lette erhvervskøretøjer (World Light Duty Test) inden for rammerne af De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa, men arbejdet er endnu ikke afsluttet. 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 forordning (EF) nr. 692/2008. Når prøvningsprocedurerne ændres, vil de grænser, der er fastsat i bilag I skulle tilpasses for at sikre lige strenge krav for fabrikanter og køretøjsklasser.
- (9) Det er hensigtsmæssigt at tilpasse ordlyden af artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 443/2009 for at sikre, at begrebet forbundne virksomheder er i overensstemmelse med bestemmelserne i Rådets forordning (EF) nr. 139/2004 af 20. januar 2004 om kontrol med fusioner og virksomhedsovertagelser¹¹ samt med artikel 3, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011 af 11. maj 2011 om fastsættelse

¹¹ EUT L 24 af 29.1.2004, s. 1

af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjer som led i EU 's integrerede tilgang til at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer¹².

- (10) Forordning (EF) nr. 443/2009 tillægger Kommissionen beføjelser til at gennemføre nogle af dens bestemmelser i overensstemmelse med de procedurer, der er fastsat i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999¹³. Som følge af at Lissabontraktaten er trådt i kraft, bør disse beføjelser bringes i overensstemmelse med artikel 290 og 291 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.
- (11) For at sikre ensartede vilkår for gennemførelsen af forordning (EF) nr. 443/2009 bør Kommissionen tildeles gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med 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 gennemførelsesbeføjelser¹⁴.
- (12) Beføjelse til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde bør tillægges Kommissionen for at supplere reglerne om undtagelser fra de specifikke emissionsmål, for at ændre datakrav for overvågning af CO₂-emissioner og justere formlerne til beregning af de specifikke CO₂-emissioner i bilag I ved ændringer i værdien for køretøjets masse og de forskriftsmæssige afprøvningsmetoder til måling af specifikke CO₂-emissioner, der er omhandlet i forordning (EF) nr. 715/2007. 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.
- (13) Det er hensigtsmæssigt at fastholde en tilgang til fastsættelse af mål, der bygger på et lineært forhold mellem nytten af bilen og dens mål for CO₂-emissioner som udtrykt ved formlerne i bilag I, da det gør det muligt at bevare diversiteten på markedet for personbiler og fabrikanternes evne til at imødekomme forskellige forbrugerbehov, og dermed at undgå uberettigede markedsbrister.
- (14) Kommissionen har vurderet de disponible data om fodaftryk og deres anvendelse som nytteparameteren i formlerne i bilag I. De foreliggende data og deres potentielle anvendelse er vurderet som led i konsekvensanalysen, og det konkluderes på grundlag af denne vurdering, at masse bør anvendes som nytteparameter i formlen for 2020. De lavere omkostninger og fordelene ved en ændring til fodaftrykket som nytteparameter bør dog overvejes ved fremtidige revisioner.
- (15) Forordning (EF) nr. 443/2009 bør ændres i overensstemmelse hermed —

¹² EUT L 145 af 31.5.2011, s. 1

¹³ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23

¹⁴ 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 ved hjælp af innovative teknologier."

2) I artikel 2 indsættes følgende som stk. 4:

"4. Artikel 4, artikel 8, stk. 4, litra b) og c), artikel 9 og artikel 10, stk. 1, litra a) og litra c), finder ikke anvendelse på en fabrikant, som med alle sine forbundne virksomheder er ansvarlig for mindre end 500 nye personbiler, der er registreret i EU i det foregående kalenderår. "

3) I artikel 3, stk. 2, litra a), affattes første led således:

"- kan udøve mere end halvdelen af stemmerettighederne, eller "

4) Følgende nye artikel indsættes efter artikel 5:

"Artikel 5a

Superkreditter for 95 g CO₂/km-målet

1. Ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke emissioner af CO₂ indgår hver ny personbil med specifikke CO₂-emissioner på under 35 g CO₂/km som 1,3 personbil i perioden fra 2020 til 2023 og som 1 personbil fra og med 2024.

2. Det maksimale antal nye personbiler, som de i stk. 1 fastsatte multiplikatorer finder anvendelse på i perioden 2020 til 2023, må sammenlagt ikke overstige 20 000 nye registreringer af personbiler pr. producent."

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

"9. Kommissionen vedtager nærmere regler om overvågning og indberetning af data i medfør af denne artikel og om anvendelsen af bilag II ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter den undersøgelsesprocedure, der er nævnt i artikel 14, stk. 2.

Kommissionen kan vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 14a for at ændre bilag II for så vidt angår datakrav og -parametre."

- 6) Artikel 9, stk. 3, affattes således:
- "3. Kommissionen vedtager nærmere regler for opkrævning af afgifter for emissionsoverskridelser i henhold til denne artikels stk. 1 ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter den undersøgelsesprocedure, der er nævnt i artikel 14, stk. 2."
- 7) Artikel 11 ændres således:
- a) Den sidste sætning i stk. 3 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 forbundne 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, indsættes følgende litra c):
- "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 forbundne virksomheder indgiver en enkelt ansøgning, udgør en gennemsnitlig reduktion på 45 % i forhold til disse virksomheders gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i 2007."
- 8) b) Stk. 8 affattes således:
- "8. Kommissionen vedtager delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 14a om fastsættelse af regler for at udbygge nærværende artikels stk. 1-7, for så vidt angår kriterierne for indrømmelse af en undtagelse, indholdet af ansøgninger og indholdet og vurderingen af programmer til nedbringelse af de specifikke CO₂-emissioner. "
- 9) Artikel 12, stk. 2, første punktum, affattes således:
- "Kommissionen vedtager detaljerede bestemmelser om en procedure til godkendelse af de i stk. 1 omhandlede innovative teknologier ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. 2, i denne forordning."
- 10) Artikel 13 ændres således:
- a) Stk. 2, tredje afsnit, affattes således:
- "Disse foranstaltninger vedtages ved hjælp af delegerede retsakter vedtaget i overensstemmelse med artikel 14a."
- b) Stk. 3, andet afsnit, udgår.

c) Stk. 5 affattes således:

"5. Senest den 31. december 2014 reviderer Kommissionen de specifikke emissionsmål, betingelser og andre aspekter i forbindelse med denne forordning for at fastlægge mål for CO₂-emissionerne fra nye personbiler for perioden efter 2020."

d) Stk. 7 affattes således:

"7. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 14a med henblik på tilpasning af formlerne i bilag I, så de afspejler eventuelle ændringer af de forskriftsmæssige afprøvningsmetoder til måling af specifikke CO₂-emissioner, der er omhandlet i forordning (EF) nr. 715/2007 og forordning (EF) nr. 692/2008, 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 defineret i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse."

12) Som artikel 14a indsættes:

"Artikel 14a
Udøvelse af delegationen

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage de delegerede retsakter, der er omhandlet i artikel 8, stk. 9, andet afsnit, artikel 11, stk. 8, artikel 13, stk. 2, tredje afsnit, og artikel 13, stk. 7, tillægges Kommissionen i en ubegrænset periode fra [datoen for denne forordnings ikrafttræden].
3. Den i artikel 8, stk. 9, andet afsnit, artikel 11, stk. 8, artikel 13, stk. 2, tredje afsnit, og artikel 13, stk. 7, omhandlede delegation af beføjelser kan når som helst tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Afgørelsen får virkning fra dagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller fra en senere dato, der fastsættes nærmere i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af de delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidig 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, 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 punkt 1 i bilag I indsættes som litra c):

"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

$a = 0,0333$."

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 Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand