

REGLUGERÐ EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS (ESB) nr. 333/2014**2017/EES/40/10**

frá 11. mars 2014

um breytingu á reglugerð (EB) nr. 443/2009 til að skilgreina fyrirkomulag til að ná fram markmiðum fyrir árið 2020 um að draga úr losun koltvísýrings frá nýjum fólksbifreiðum (*)

EVROÞUPINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HAVA,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins, einkum 1. mgr. 192. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar,

eftir að hafa lagt drög að lagagerð fyrir þjóðþingin,

með hliðsjón af álitum efnahags- og félagsmálanefndar Evrópusambandsins ⁽¹⁾,

að höfðu samráði við svæðanefndina,

í samræmi við almenna lagasetningar meðferð ⁽²⁾,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Samkvæmt 5. mgr. 13. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 443/2009 ⁽³⁾ ætti framkvæmdastjórnin að endurskoða fyrirkomulagið til að ná á kostnaðarhagkvæman hátt, fyrir árið 2020, markmiðinu um 95 g losun á koltvísýringi á kílómetra, þ.m.t. formúlurnar sem settar eru fram í I. viðauka við þá reglugerð og undanþágurnar sem kveðið er á um í 11. gr. Rétt þykir að þessi reglugerð sé eins hlutlaus og mögulegt er með tilliti til samkeppni, félagslegrar sanngirni og sjálfbærni.
- 2) Frekari þróun markaðar á heimsvísu fyrir háþróaða tækni sem miðar að því að bæta hagkvæmni fólksbifreiða er í samræmi við orðsendingu framkvæmdastjórnarinnar frá 21. janúar 2011, sem ber heitið: „Auðlindanýtin Evrópa — forystuverkefni í áætluninni Evrópa 2020“ sem styður umskipti yfir í auðlindanýtið hagkerfi sem losar lítið af kolefnum svo ná megi sjálfbærum vexti.
- 3) Rétt þykir að skýra, í þeim tilgangi að staðfesta að farið sé að ákvæðum um markmið um 95 g losun á koltvísýringi á kílómetra, að halda ætti áfram að mæla losun koltvísýrings í samræmi við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 715/2007 ⁽⁴⁾ og framkvæmdarráðstafanir hennar og nýsköpunartækni.
- 4) Hátt verð jarðefnaeldsneytis hefur neikvæð áhrif á efnahagslega endurreisn og orkuöryggi og orkuverð innan Sambandsins. Því er það forgangsverkefni að auka hagkvæmni og sjálfbærni nýrra fólksbifreiða og léttra atvinnuökutækja, og draga þannig úr þörfinni á því að treysta þurfi á olíu.
- 5) Þar sem kostnaður við rannsóknir, þróun og framleiðslu á hverja einingu er hár hvað varðar fyrstu kynslóðir ökutækja með sérlega litla losun mengunarefna, þykir rétt að hraða og auðvelda, til bráðabirgða og að takmörkuðu leyti, setningu þeirra á markað Sambandsins á upphafsstigum markaðssetningar. Aðilar á mismunandi stígum ættu að vera vakandi fyrir því að auðkenna og miðla bestu starfsvenjum til að auka eftirspurn eftir ökutækjum með sérlega litla losun mengunarefna.
- 6) Vöntun á innviðum fyrir annars konar eldsneyti og á sameiginlegum tækniforskriftum fyrir tengingu á milli ökutækja og innviða gæti hamlað markaðsútbreiðslu ökutækja með sérlega litla losun mengunarefna. Að tryggja uppbyggingu slíkra innviða innan Sambandsins gæti greitt fyrir vinnu markaðsaflanna og stuðlað að hagvexti í Evrópu.
- 7) Til viðurkenningar á óhóflegum áhrifum á minnstu framleiðendurna sem stafa af því að farið er að ákvæðum markmiða um sértæka losun sem ákvörðuð eru á grundvelli notkunar ökutækjanna, miklu stjórnsýsluálagi sem kemur til af tilhögun við undanþágur og þeim takmarkaða ávinningi af að draga úr losun koltvísýrings frá ökutækjunum sem þessir framleiðendur selja, ættu framleiðendur sem framleiða færri en 1000 ný létt atvinnuökutæki sem skráð eru árlega í Sambandinu að falla utan gildissviðs markmiða um sértæka losun og útreikninga á umframlosunargjaldinu. Til að tryggja svo fljótt sem auðið er réttarvissu þessara framleiðanda er nauðsynlegt að þessi undanþága gildi frá og með 1. janúar 2012.

(*) Þessi EB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 103, 5.4.2014, bls. 15. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 109/2017 frá 16. júní 2017 um breytingu á XX. viðauka (Umhverfismál) við EES-samninginn, biður birtingar.

(1) Stjtið. ESB C 44, 15.2.2013, bls. 109.

(2) Afstaða Evrópuþingsins frá 25. febrúar 2014 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindunum) og ákvörðun ráðsins frá 10. mars 2014.

(3) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 443/2009 frá 23. apríl 2009 um að setja staðla um mengunarvarnargetu nýrra fólksbifreiða sem hluta af samþættri stefnu Bandalagsins um að draga úr losun koltvísýrings frá léttrum ökutækjum (Stjtið. ESB L 140, 5.6.2009, bls. 1).

(4) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 715/2007 frá 20. júní 2007 um gerðarviðurkenningu vélknúinna ökutækja með tilliti til losunar frá léttrum farþega- og atvinnuökutækjum (Euro 5 og Euro 6) og um aðgang að upplýsingum um viðgerðir og viðhald ökutækja (Stjtið. ESB L 171, 29.6.2007, bls. 1).

- 8) Einfalda ætti tilhögun við að veita smærri framleiðendum undanþágu til að ná fram meiri sveigjanleika með tilliti til þess hvenær slíkir framleiðendur skulu leggja fram umsókn um undanþágu og hvenær framkvæmdastjórnin á að veita slíka undanþágu.
- 9) Sú tilhögun að veita framleiðendum sem framleiða fyrir markaðskima undanþágur ætti að halda áfram eftir 2020. Hins vegar, með það fyrir augum að tryggja að þær lækkunaraðgerðir sem krafist er af framleiðendum sem framleiða fyrir markaðskima séu í samræmi við þær sem krafist er af stórfamleiðendum, ætti þó frá 2020 að gilda fyrir framleiðendur sem framleiða fyrir markaðskima markmið sem er 45% lægra en sértæk meðaltalslosun þeirra 2007.
- 10) Til að bílaiðnaðurinn geti tekist á hendur langtímafjárfestingar og nýsköpun er æskilegt að gefa vísbendingar um hvernig ætti að breyta reglugerð (EB) nr. 443/2009 fyrir tímabilið eftir 2020. Þessar vísbendingar ættu að byggja á mati á nauðsynlegu lækkunarhlutfalli í samræmi við langtímamarkmið Sambandsins í loftslagsmálum og áhrifum á þróun á kostnaðarhagkvæmri tækni til koltvísýringslækkunar fyrir bifreiðar. Framkvæmdastjórnin ætti, fyrir 2015, að endurskoða slíka þætti og leggja skýrslu fyrir Evrópuþingið og ráðið um niðurstöður sínar. Sú skýrsla ætti að fela í sér, eftir því sem við á, tillögur um breytingu á reglugerð (EB) nr. 443/2009 í því skyni að koma á markmiðum fyrir losun koltvísýrings fyrir nýjar fólksbifreiðar eftir 2020, þ.á m. mögulega setningu á raunsæju markmiði sem hægt er að ná fyrir 2025, á grundvelli heildarmats á áhrifum þar sem tekið er tillit til áframhaldandi samkeppnishæfni bifreiðaiðnaðarins og skylds iðnaðar, á meðan skýrri stefnu sem dregur úr losun og er sambærileg við þá sem náð var á tímanum fram að 2020 er viðhaldið. Þegar unnið er að slíkum tillögum ætti framkvæmdastjórnin að tryggja að þær séu eins hlutlausar og framast er unnt með tilliti til samkeppni og félagslega sanngjarnar og sjálfbærar.
- 11) Samkvæmt reglugerð (EB) nr. 443/2009 ber framkvæmdastjórninni að framkvæma mat á áhrifum til að endurskoða prófunaraðferðir í því skyni að endurspeglar á viðunandi hátt raunverulega koltvísýringslosun bifreiða. Breyta þarf „nýju, evrópsku aksturslotunni“ sem nú er í notkun til að tryggja að hún sé dæmigerð hvað varðar raunveruleg akstursskilyrði og til að komast hjá vanmati á raunverulegri koltvísýringslosun og eldsneytiseyðslu. Samþykka ætti nýja, raunsæri og áreiðanlegri prófunaraðferð eins fljótt og mögulegt er. Vinna í átt að þessu fer fram með þróun á prófunaraðferð fyrir létt ökutæki sem samræmd er á heimsvísu (e. *Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP)*) innan ramma efnahagsnefndar Sameinuðu þjóðanna fyrir Evrópu, en hefur ekki enn verið lokið. Til að tryggja að sértæk losun koltvísýrings sem gefin er upp fyrir nýjar fólksbifreiðar sé færð til samræmis við þá losun sem raunverulega á sér stað við venjuleg notkunarskilyrði, ætti að beita prófunaraðferðinni fyrir létt ökutæki sem samræmd er á heimsvísu eins skjótt og auðið er. Í því ljósi er með ákvæðum I. viðauka reglugerðar (EB) nr. 443/2009 komið á fót losunartakmörkunum fyrir árið 2020 eins og þær eru mældar í samræmi við reglugerð (EB) nr. 715/2007 og XII. viðauka við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 692/2008⁽¹⁾. Þegar prófunaraðferðunum er breytt ætti að aðlaga þær takmarkanir sem settar eru fram í I. viðauka við reglugerð (EB) nr. 443/2009 til að tryggja álíka strangar kröfur fyrir framleiðendur og undirflokkar ökutækja. Til samræmis við það ætti framkvæmdastjórnin að gera ítarlega fylgnirannsókn á milli nýju, evrópsku aksturslotunnar og nýju prófunaraðferðarinnar fyrir létt ökutæki sem samræmd er á heimsvísu til að tryggja að þær séu dæmigerðar að því er varðar raunveruleg akstursskilyrði.
- 12) Í því skyni að tryggja að raunveruleg losun endurspeglar á fullnægjandi hátt og að mæld koltvísýringsgildi séu fullkomlega samanburðarhæf, ætti framkvæmdastjórnin að tryggja að þeir þættir í prófunaraðferðinni, sem hafa veruleg áhrif á mældu losun koltvísýrings, séu skilgreindir á skýran hátt til að koma í veg fyrir að framleiðendur notfæri sér sveigjanleika prófunarlotanna. Fjalla ætti um frávikin á milli losunargilda koltvísýrings í gerðarviðurkenningu og losunar sem kemur frá ökutækjum sem boðin eru til sölu m.a. með því að taka til athugunar samræmisprófunaraðferð í notkun, sem ætti að tryggja óháða prófun á dæmigerðu úrtaki ökutækja sem boðin eru til sölu, sem og leiðir til að fjalla um tilvik þar sem sýnt er fram á umtalsverð frávik á milli mælingar og koltvísýringslosunar samkvæmt upphaflegri gerðarviðurkenningu.
- 13) Orðalagi 2. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 443/2009 ætti að breyta til að tryggja að hugtakið tengd fyrirtæki sé í samræmi við reglugerð ráðsins (EB) nr. 139/2004⁽²⁾ sem og við 2. mgr. 3. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 510/2011⁽³⁾.

⁽¹⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 692/2008 frá 18. júlí 2008 um framkvæmd og breytingu reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 715/2007 um gerðarviðurkenningu vélknúinna ökutækja með tilliti til losunar frá léttum farþega- og atvinnuökutækjum (Euro 5 og Euro 6) og um aðgang að upplýsingum um viðgerðir og viðhald ökutækja (Stjtið. ESB L 199, 28.7.2008, bls. 1.).

⁽²⁾ Reglugerð ráðsins (EB) nr. 139/2004 frá 20. janúar 2004 um eftirlit með samfyllkingum fyrirtækja (samrunareglugerð EB) (Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1).

⁽³⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 510/2011 frá 11. maí 2011 um að setja staðla um mengunarnálgætu nýrra léttra atvinnuökutækja sem hluta af samþættri stefnu Sambandsins um að draga úr losun koltvísýrings frá léttum ökutækjum (Stjtið. ESB L 145, 31.5.2011, bls. 1).

- 14) Í reglugerð (EB) nr. 443/2009 eru framkvæmdastjórninni veittar valdheimildir til að framkvæma nokkur ákvæði hennar í samræmi við málsmeðferðarreglurnar sem kveðið er á um í ákvörðun ráðsins 1999/468/EB ⁽¹⁾. Vegna gildistöku Lissabonsáttmálans ætti að samræma þessar valdheimildir við 290. og 291. gr. áttmálans um starfshætti Evrópusambandsins (SUSE).
- 15) Til að tryggja samræmd skilyrði fyrir framkvæmd reglugerðar (EB) nr. 443/2009, ætti að fela framkvæmdastjórninni framkvæmdarvaldið. Þessu valdi ber að beita í samræmi við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 ⁽²⁾.
- 16) Fela ætti framkvæmdastjórninni vald til að samþykkja gerðir í samræmi við 290. gr. áttmálans um starfshætti Evrópusambandsins til að breyta II. viðauka við reglugerð (EB) nr. 443/2009 að því er varðar kröfur um gögn og gagnamælipætti, bæta við reglurnar um túlkun á viðmiðunum vegna undanþáguréttar frá markmiðum um sértæka losun, um innihald umsókna um undanþágu og innihald og mat á áætlunum um að draga úr sértækri losun á koltvísýringi, aðlaga tölugildið M_0 sem um getur í I. viðauka við reglugerð (EB) nr. 443/2009 að meðalmassa nýrra fólksbifreiða á næstliðnum þremur almanaksárum, og aðlaga formúlurnar í I. viðauka við reglugerð (EB) nr. 443/2009. Einkum er mikilvægt að framkvæmdastjórnin hafi viðeigandi samráð meðan á undirbúningsvinnu hennar stendur, þ.m.t. við sérfræðinga. Við undirbúning og samningu framseldra gerða ætti framkvæmdastjórnin að tryggja samhliða, tímanlega og viðeigandi afhendingu viðkomandi skjala til Evrópuþingsins og ráðsins.
- 17) Rétt þykir að halda þeirri stefnu að setja markmiðið byggt á línulegu sambandi á milli notkunar á bifreið og þeim markmiðum sem ökutækjið á að ná varðandi losun koltvísýrings, eins og það er sýnt með formúlunum sem settar eru fram í I. viðauka við reglugerð (ESB) nr. 443/2009, þar sem þetta gerir það mögulegt að viðhalda fjölbreytni á markaðnum með fólksbifreiðar og getu framleiðenda til að koma til móts við mismunandi þarfir neytenda, og komast þannig hjá allri ástæðulausri röskun á samkeppni.
- 18) Í mati sínu á áhrifum mat framkvæmdastjórnin fyrirbyggjandi gögn um grunnflöt og notkun grunnflatar sem mælipáttar er varðar notkun í formúlunum sem settar eru fram í I. viðauka við reglugerð (EB) nr. 443/2009. Á grundvelli matsins hefur framkvæmdastjórnin ákveðið að mælipátturinn er varðar notkun sem notaður er í formúlunni fyrir 2020 skuli vera massi. Þó ætti að taka lægri kostnað og kosti við breytingar á grunnfleti sem mælipætti er varðar notkun til athugunar í seinni endurskoðun.
- 19) Losun gróðurhúsalofttegunda sem tengist orkubirgðum og framleiðslu og förgun ökutækja er mikilvægur þáttur í núverandi heildarkolefnisspori flutninga á vegum og er líkleg til að verða mikilvægari í framtíðinni. Því ætti að grípa til stefnumótandi aðgerða til að beina framleiðendum í átt að hagstæðustu lausnunum sem einkum taka mið af losun gróðurhúsalofttegunda sem tengjast framleiðslu orku sem fer til ökutækja, s.s. rafmagni og óhefðbundnu eldsneyti og til að tryggja að þessi losun fyrr í ferlinu grafi ekki undan þeim ábata sem tengist bættri orkunotkun ökutækja í rekstri sem stefnt er að samkvæmt reglugerð (EB) nr. 443/2009.
- 20) Þar eð aðildarríkin geta ekki fyllilega náð markmiði þessarar reglugerðar, þ.e. að skilgreina fyrirkomulag til að ná fram markmiðum fyrir árið 2020 til að draga úr losun koltvísýrings frá nýjum fólksbifreiðum, og því verður betur náð á vettvangi Sambandsins, vegna umfangs og áhrifa aðgerðarinnar, er Sambandinu heimilt að samþykkja ráðstafanir í samræmi við nálægðarregluna, eins og kveðið er á um í 5. gr. áttmálans um Evrópusambandið. Í samræmi við meðalhófsregluna, eins og hún er sett fram í þeirri grein, er ekki gengið lengra en nauðsyn krefur í þessari reglugerð til að ná megi því markmiði.
- 21) Því ber að breyta reglugerð (EB) nr. 443/2009 til samræmis við það.

⁽¹⁾ Ákvörðun ráðsins 1999/468/EB frá 28. júní 1999 um reglur um meðferð framkvæmdavalds sem framkvæmdastjórninni er falið (Stjttíð. EB L 184, 17.7.1999, bls. 23).

⁽²⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 frá 16. febrúar 2011 um reglur og almennar meginreglur varðandi tilhögun eftirlits aðildarríkjanna með framkvæmdastjórninni þegar hún beitir framkvæmdavaldi sínu (Stjttíð. ESB L 55, 28.2.2011, bls. 13).

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

1. gr.

Reglugerð (EB) nr. 443/2009 er breytt sem hér segir:

1) Í stað annarrar málsgreinar 1. gr. komi eftirfarandi:

„Í þessari reglugerð er ákvarðað að frá og með árinu 2020 verði meðaltalslosunin 95 g af koltvísýringi á kílómetra fyrir nýjar bifreiðar, samkvæmt mælingu í samræmi við reglugerð (EB) nr. 715/2007 og XII. viðauka við reglugerð (EB) nr. 692/2008 og framkvæmdarráðstafanir hennar og nýsköpunartækni.“

2) Eftirfarandi málsgrein bætist við í 2. gr.:

„4. Frá og með 1. janúar 2012 skulu ákvæði 4. gr., 8. gr. (b- og c-liður 4. mgr.), 9. gr. og 10. gr. (a- og c-liður 1. mgr.) ekki gilda um framleiðanda sem, að meðtöldum öllum hans tengdu fyrirtækjum, ber ábyrgð á færri en 1000 nýjum fólksbifreiðum sem skráðar eru í Sambandinu á næstliðnu almanaksári.“

3) Eftirfarandi komi í stað fyrsta undirliðar a-liðar í 2. mgr. 3. gr.:

„— ræður yfir meirihluta atkvæða, eða“

4) Í stað annarrar málsgreinar 4. gr. komi eftirfarandi:

„Til að ákvarða sértæka meðaltalslosun koltvísýrings fyrir hvern framleiðanda skal reikna með eftirfarandi hundradshlutum af öllum nýjum fólksbifreiðum hvers framleiðanda sem skráðar eru á viðkomandi ári:

- 65% árið 2012,
- 75% árið 2013,
- 80% árið 2014,
- 100% frá 2015 til 2019,
- 95% árið 2020,
- 100% frá og með árslokum 2020.“

5) Eftirfarandi grein bætist við:

„5. gr. a

Sérstakar ívilnanir vegna markmiðs um 95 g losun á koltvísýringi á kílómetra

Við útreikning á sértækri meðaltalslosun á koltvísýringi skulu allar nýjar fólksbifreiðar með sértæka losun á koltvísýringi sem er minni en 50 g af koltvísýringi á kílómetra reiknast sem:

- 2 fólksbifreiðar árið 2020,
- 1,67 fólksbifreiðar árið 2021,
- 1,33 fólksbifreiðar árið 2022,
- 1 fólksbifreið frá árinu 2023,

fyrir skráningarár þeirra á tímabilinu frá 2020 til 2022 með fyrirvara um þak sem nemur 7,5 g losun á koltvísýringi á kílómetra fyrir hvern framleiðanda.“

6) Í stað 9. mgr. 8. gr. komi eftirfarandi:

„9. Framkvæmdastjórnin skal samþykkja ítarlegar reglur um málsmeðferðarreglurnar um vöktun og skýrslugjöf hvað varðar gögnin sem þessi grein nær til og um beitingu II. viðauka með framkvæmdargerðum. Samþykkja skal þessar framkvæmdargerðir í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 14. gr.

Framkvæmdastjórnin skal hafa vald til að samþykkja framseldar gerðir í samræmi við 14. gr. a í því skyni að breyta kröfum um gögn og gagnamælipætti sem settar eru fram í II. viðauka.“

7) Í stað 3. mgr. 9. gr. komi eftirfarandi:

„3. Framkvæmdastjórnin skal ákvarða leiðir til að innheimta umframlosunargjald skv. 1. mgr. með framkvæmdargerðum. Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 14. gr.“

8) Ákvæðum 11. gr. er breytt sem hér segir:

a) í 3. mgr. er síðasti málsliðurinn felldur brott,

b) í stað b-liðar annarrar undirgreinar 4. mgr. komi eftirfarandi:

„b) sé umsóknin í tengslum við a- og b-lið 1. liðar I. viðauka, markmið sem er 25% lægra en sértæk meðaltalslosun koltvísýrings árið 2007 eða, þegar ein umsókn lögð fram fyrir hönd margra tengdra fyrirtækja, markmið sem er 25% lægra en sértæk meðaltalslosun koltvísýrings af hálfu þessara fyrirtækja árið 2007.“

c) eftirfarandi liður bætist við aðra undirgrein 4. mgr.:

„c) sé umsóknin í tengslum við c-lið 1. liðar I. viðauka, markmið sem er 45% lægra en sértæk meðaltalslosun koltvísýrings árið 2007 eða, þegar ein umsókn lögð fram fyrir hönd margra tengdra fyrirtækja, markmið sem er 45% lægra en sértæk meðaltalslosun koltvísýrings af hálfu þessara fyrirtækja árið 2007.“

d) í stað 8. mgr. komi eftirfarandi:

„8. Framkvæmdastjórninni skal falið vald til að samþykkja framseldar gerðir í samræmi við 14. gr. a um reglur til viðbótar við 1. til 7. mgr. þessarar greinar, að því er varðar túlkun á viðmiðunum vegna undanþáguréttar, innihald umsóknanna og innihald og mat á áætlunum um að draga úr sértækri losun á koltvísýringi.“

9) Ákvæðum 12. gr. er breytt sem hér segir:

a) í stað 1. mgr. komi eftirfarandi:

„1. Að fenginni umsókn frá birgi eða framleiðanda skal taka til greina þann koltvísýringssparnað sem náðst hefur með notkun á nýsköpunartækni eða samsetningu á nýsköpunartækni („nýsköpunartækniþökkum“).

Aðeins skal taka tillit til slíkrar tækni ef sú aðferðafræði sem notuð er til að meta hana skilar sannprófanlegum, endurtakanlegum og sambærilegum niðurstöðum.

Samanlagt framlag slíkrar tækni til að lækka markmið framleiðanda um sértæka losun getur verið allt að 7 g af koltvísýringi á kílómetra.“

b) í stað fyrsta málsliðar 2. mgr. komi eftirfarandi:

„Framkvæmdastjórnin skal, með framkvæmdargerðum, samþykkja ítarleg ákvæði um málsmeðferð til að viðurkenna nýsköpunartæknina eða nýsköpunartækniþakkana sem um getur í 1. mgr. Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 14. gr. í þessari reglugerð.“

c) í stað 3. mgr. komi eftirfarandi:

„3. Birgir eða framleiðandi sem sækir um að ráðstöfun verði viðurkennd sem nýsköpunartækni eða nýsköpunartækniþakki skal leggja skýrslu fyrir framkvæmdastjórnina, þ.m.t. sannprófunarskýrslu sem gerð hefur verið af sjálfstæðum og vottuðum aðila. Tekið skal fram í skýrslunni ef til mögulegrar víxlverkunar kemur á milli þessarar ráðstöfunar og annarrar nýsköpunartækni eða nýsköpunartækniþakka sem þegar hafa verið viðurkennd og skal það metið í sannprófunarskýrslunni að hve miklu leyti þessi víxlverkun hefur áhrif á þá minnkun sem hvor ráðstöfun fyrir sig nær fram.“

10) Ákvæðum 13. gr. er breytt sem hér segir:

a) í stað þriðju undirgreinar 2. mgr. komi eftirfarandi:

„Framkvæmdastjórnin skal samþykkja þessar ráðstafanir með framseldum gerðum í samræmi við 14. gr. a.“

b) önnur undirgrein 3. málsgreinar falli brott,

c) í stað 5. mgr. komi eftirfarandi:

„5. Fyrir 31. desember 2015 skal framkvæmdastjórnin endurskoða markmiðin um sértæka losun og það fyrirkomulag sem hér er sett fram, sem og aðra þætti í þessari reglugerð, þ.m.t. hvort enn sé þörf á mæliþætti er varðar notkun og hvort massi eða grunnflötur sé sjálfbærari mæliþáttur er varðar notkun, til að koma á markmiðum fyrir losun koltvísýrings fyrir nýjar fólksbifreiðar fyrir tímabilið eftir 2020. Hvað það varðar skal mat á nauðsynlegu lækkunarhlutfalli vera í samræmi við langtíamarkmið Sambandsins í loftslagsmálum og áhrif á þróun á kostnaðarhagkvæmri tækni til koltvísýringlækkunar fyrir bifreiðar. Framkvæmdastjórnin skal leggja skýrslu fyrir Evrópuþingið og ráðið með niðurstöðum þeirrar endurskoðunar. Skýrslan skal fela í sér viðeigandi tillögur um breytingar á þessari reglugerð, þ.á m. mögulega setningu á raunsæju og raunhæfu markmiði, á grundvelli heildarmats á áhrifum þar sem tekin er til athugunar áframhaldandi samkeppnishæfni bifreiðaiðnaðarins og skylds iðnaðar. Þegar unnið er að slíkum tillögum skal framkvæmdastjórnin tryggja að þær séu eins hlutlausar og framast er unnt með tilliti til samkeppni og félagslega sanngjarnar og sjálfbærar.“

d) í stað 7. mgr. komi eftirfarandi:

„7. Framkvæmdastjórnin skal, með framkvæmdargerðum, ákvarða samsvörunarbreyturnar sem nauðsynlegar eru til að endurspeglar hverjar þær breytingar á lögbundnu prófunaraðferðinni fyrir mælingu á sértækri losun koltvísýrings sem um getur í reglugerð (EB) nr. 715/2007 og reglugerð (EB) nr. 692/2008. Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 14. gr. í þessari reglugerð.

Framkvæmdastjórninni skal falið vald til að samþykkja framseldar gerðir í samræmi við 14. gr. a til að aðlaga formúlurnar sem settar eru fram í I. viðauka, með því að nota þær aðferðir sem samþykktar eru samkvæmt fyrstu undirgrein, um leið og tryggt er að álíka strangra krafna um lækkun sé krafist samkvæmt gömlu og nýju prófunaraðferðunum fyrir framleiðendur og ökutæki til ólíkra nota.“

11) Í stað 14. gr. komi eftirfarandi:

„14. gr.

Nefndarmeðferð

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndarinnar um loftslagsbreytingar sem komið var á fót skv. 9. gr. ákvörðunar Evrópuþingsins og ráðsins nr. 280/2004/EB (*). Sú nefnd skal vera nefnd í skilningi reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 (**).

2. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar gilda ákvæði 5. gr. reglugerðar (ESB) nr. 182/2011.

3. Skili nefndin ekki álitni skal framkvæmdastjórnin ekki samþykkja drögin að framkvæmdargerðinni og ákvæði þriðju undirgreinar 4. mgr. 5. gr. reglugerðar (ESB) nr. 182/2011 gilda.“

(*) Ákvörðun Evrópuþingsins og ráðsins nr. 280/2004/EB frá 11. febrúar 2004 um aðferð til að vakta losun gróðurhúsalofttegunda í Bandalaginu og um framkvæmd Kýótóbókunarinnar (Stjútíð. ESB L 49, 19.2.2004, bls. 1.).

(**) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 frá 16. febrúar 2011 um reglur og almennar meginreglur varðandi tilhögun eftirlits aðildarríkjanna með framkvæmdastjórninni þegar hún beitir framkvæmdavaldi sínu (Stjútíð. ESB L 55, 28.2.2011, bls. 13).

12) Eftirfarandi grein bætist við:

„14. gr. a

Beiting framsals

1. Framkvæmdastjórninni skal falið vald til að samþykkja framseldar gerðir, sbr. þó skilyrðin sem mælt er fyrir um í þessari grein.

2. Vald til að samþykkja framseldar gerðir, sem um getur í 8. gr. (annarri undirgrein 9. mgr.), 11. gr. (8. mgr.) og 13. gr. (þriðju undirgrein 2. mgr. og annarri undirgrein 7. mgr.), skal falið framkvæmdastjórninni í fimm ár frá 8. apríl 2014. Framkvæmdastjórnin skal taka saman skýrslu um framsal valds eigi síðar en níu mánuðum fyrir lok fimm ára tímabilsins. Framsal valds skal framlengt með þegjandi samkomulagi um jafnlangan tíma nema Evrópuþingið eða ráðið andmæli þeirri framlengingu eigi síðar en þremur mánuðum fyrir lok hvers tímabils.

3. Evrópuþingið og ráðið mega hvenær sem er afturkalla framsal valds sem um getur í 8. gr. (annarri undirgrein 9. mgr.), 11. gr. (8. mgr.) og 13. gr. (þriðju undirgrein 2. mgr. og annarri undirgrein 7. mgr.). Með ákvörðun um afturköllun skal bundinn endi á framsal valdsins sem tilgreint er í þeirri ákvörðun. Ákvörðunin öðlast gildi daginn eftir birtingu hennar í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* eða síðar, eftir því sem tilgreint er í ákvörðuninni. Hún skal ekki hafa áhrif á gildi framseldra gerða sem þegar eru í gildi.

4. Um leið og framkvæmdastjórnin samþykkir framselda gerð skal hún samtímis tilkynna það Evrópuþinginu og ráðinu.

5. Framseld gerð, sem er samþykkt skv. 8. gr. (annarri undirgrein 9. mgr.), 11. gr. (8. mgr.) og 13. gr. (þriðju undirgrein 2. mgr. og annarri undirgrein 7. mgr.), skal því aðeins öðlast gildi að Evrópuþingið eða ráðið hafi ekki haft uppi nein andmæli innan tveggja mánaða frá tilkynningu um gerðina til Evrópuþingsins og ráðsins eða ef bæði Evrópuþingið og ráðið hafa upplýst framkvæmdastjórnina, áður en fresturinn er liðinn, um þá fyrirætlan sína að hreyfa ekki andmælum. Þetta tímabil skal framlengt um tvo mánuði að frumkvæði Evrópuþingsins eða ráðsins.“

13) Eftirfarandi liður bætist við í 1. lið I. viðauka:

„c) Frá 2020:

(Sértæk losun á koltvísýringi)(95 + a x (M – M₀))

þar sem:

M = massi ökutækis í kílógrömmum (kg)

M₀ = gildi sem samþykkt er skv. 2. mgr. 13. gr.

a = 0,0333.“

14) Ákvæðum II. viðauka er breytt sem hér segir:

a) í 1. lið A. hluta bætist eftirfarandi liður við:

„n) hámarksnettóafll.“,

b) í töflunni „Ítarlegu gögnin sem eru tilgreind í 1. lið A-hluta“ er eftirfarandi dálki bætt við:

„Hámarksnettóafll (kW)“.

2. gr.

Reglugerð þessi öðlast gildi á þriðja degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Strassborg 11. mars 2014.

Fyrir hönd Evrópuþingsins,

M. SCHULZ

forseti.

Fyrir hönd ráðsins,

D. KOURKOULAS

forseti.