

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EU) nr. 333/2014**2019/EØS/42/13****av 11. mars 2014****om endring av forordning (EU) nr. 443/2009 for å fastsette metodene for å nå 2020-målet om å redusere CO₂-utslippene fra nye personbiler(*)**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 192 nr. 1,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter den ordinære regelverksprosessen⁽²⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I henhold til artikkel 13 nr. 5 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009⁽³⁾ skal Kommisjonen gjennomgå metodene for å nå målet om 95 g CO₂/km innen 2020 på en kostnadseffektiv måte, herunder formelen fastsatt i vedlegg I til nevnte forordning og unntakene fastsatt i forordningens artikkel 11. Denne forordning bør være så konkurranse-messig nøytral som mulig, sosialt rettferdig og bærekraftig.
- 2) Videreutviklingen av det globale markedet for avansert teknologi, som har som mål å forbedre personbilers effektivitet, er i samsvar med Kommisjonens meddelelse av 21. januar 2011 med tittelen «A resource-efficient Europe — Flagship initiative under the Europe 2020 strategy», som støtter overgangen til en ressurseffektiv lavkarbonøkonomi for å oppnå bærekraftig vekst.
- 3) Med henblikk på å verifisere overholdelsen av målet om 95 g CO₂/km bør det klargjøres at CO₂-utslipp fortsatt bør måles i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007⁽⁴⁾ og dens gjennomføringstiltak samt innovative teknologier.
- 4) Høye priser på fossilt brensel har negativ innvirkning på den økonomiske oppgangen og på energisikkerhet og energikostnader i Unionen. Det er derfor viktig å øke effektiviteten og bærekraften til nye personbiler og lette nyttekjøretøyer, slik at avhengigheten av olje reduseres.
- 5) Ettersom kostnadene ved forskning og utvikling og produksjonskostnadene per enhet er svært høye for de første generasjonene av kjøretøyer med svært lave utslipp, bør det legges til rette for at slike kjøretøyer innføres på unionsmarkedet på de første stadiene av markedsføringen. Aktører på ulike nivåer bør ha tilstrekkelig fokus på identifisering og spredning av beste praksis for å stimulere etterspørsel etter lavutslippskjøretøyer.
- 6) Mangel på infrastruktur for alternativt drivstoff og felles tekniske spesifikasjoner for grensesnittet mellom kjøretøy og infrastruktur kan være et hinder for etterspørselen etter lavutslippskjøretøyer. Ved å sørge for at det bygges slik infrastruktur i Unionen, kan man legge til rette for markedskreftene og bidra til økonomisk vekst i Europa.
- 7) På grunn av den uforholdsmessige virkningen det har på de minste produsentene dersom de må overholde målene for spesifikke utslipp som er fastsatt på grunnlag av kjøretøyets nytteverdi, den administrative byrden knyttet til unntaksprosedyren og de resulterende marginale fordelene i form av reduserte CO₂-utslipp fra kjøretøyer som selges av disse produsentene, bør produsenter som årlig er ansvarlig for færre enn 1 000 nye personbiler registrert i Unionen, unntas fra målene for spesifikke utslipp og overtredelsesgebyret. For å sikre rettssikkerheten fra første stund for disse produsentene er det viktig at dette unntaket får anvendelse fra 1. januar 2012.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 103 av 5.4.2014, s. 15, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 av 16. juni 2017 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 37 av 7.6.2018, s. 9.

(1) EUT C 44 av 15.2.2013, s. 109.

(2) Europaparlamentets holdning av 25. februar 2014 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 10. mars 2014.

(3) Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009 av 23. april 2009 om fastsettelse av utslippsstandarder for nye personbiler som del av Fellesskapets integrerte metode for å redusere CO₂-utslipp fra lette kjøretøyer (EUT L 140 av 5.6.2009, s. 1).

(4) Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007 av 20. juni 2007 om typegodkjenning av motorvogner med hensyn til utslipp fra lette person- og nyttekjøretøyer (Euro 5 og Euro 6) og om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer (EUT L 171 av 29.6.2007, s. 1).

- 8) Prosedyren for å gi unntak for produsenter av kjøretøyer i små serier bør forenkles for å oppnå større fleksibilitet med hensyn til når slike produsenter skal inngi søknad om unntak, og når Kommisjonen skal gi unntak.
- 9) Prosedyren for å gi unntak til nisjeprodusenter bør fortsette etter 2020. For å sikre at det utslippsreducerende arbeidet som kreves av nisjeprodusenter, tilsvarer kravene som stilles til produsenter av kjøretøyer i store serier, bør et mål som ligger 45 % under de gjennomsnittlige spesifikke utslippene til nisjeprodusenter i 2007, imidlertid få anvendelse fra 2020.
- 10) For å gjøre det mulig for bilindustrien å foreta langsiktige investeringer og skape langsiktig innovasjon bør det gis retningslinjer for hvordan forordning (EF) nr. 443/2009 bør endres for perioden etter 2020. Retningslinjene bør være basert på en vurdering av hvor raskt utslippsreduksjonene bør skje i henhold til Unionens langsiktige klimamål og konsekvensene for utviklingen av en kostnadseffektiv CO₂-reducerende teknologi for biler. Kommisjonen bør innen 2015 gjennomgå slike aspekter og framlegge en rapport om funnene for Europaparlamentet og Rådet. Dersom det er relevant, bør rapporten inneholde forslag til endring av forordning (EF) nr. 443/2009 med henblikk på å fastsette mål for CO₂-utslipp for nye personbiler etter 2020, herunder en mulig fastsettelse av et realistisk og oppnåelig mål for 2025 på grunnlag av en samlet konsekvensanalyse som tar hensyn til fortsatt konkurranseevne i bilindustrien og tilknyttede industrier, samtidig som man bevarer en tydelig plan for utslippsreduksjon som er sammenlignbar med det som ble oppnådd i perioden fram til 2020. Når slike forslag utarbeides, bør Kommisjonen sikre at forslagene er så konkurransemessig nøytrale, sosialt rettferdige og bærekraftige som mulig.
- 11) I henhold til forordning (EF) nr. 443/2009 skal Kommisjonen utføre en konsekvensanalyse for å gjennomgå testprosedyrene med henblikk på å sikre at de gjenspeiler bilenes faktiske CO₂-utslipp. Det er nødvendig å endre den gjeldende «New European Driving Cycle» (NEDC) for å sikre at den er representativ for de faktiske kjøreforholdene og for å unngå en undervurdering av faktiske CO₂-utslipp og faktisk drivstofforbruk. En ny og mer realistisk og pålitelig testmetode bør fastsettes så snart som mulig. Arbeidet i denne retningen er i gang gjennom utviklingen av en «Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure» (WLTP) innenfor rammene av FNs økonomiske kommisjon for Europa, men arbeidet er ennå ikke avsluttet. For å sikre at de spesifikke CO₂-utslippene som er angitt for nye personbiler, stemmer bedre overens med de utslippene som faktisk genereres ved normal bruk, bør WLTP få anvendelse snarest mulig. Derfor fastsettes det i vedlegg I til forordning (EF) nr. 443/2009 utslippsgrenser for 2020 målt i samsvar med forordning (EF) nr. 715/2007 og vedlegg XII til kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008⁽¹⁾. Når testprosedyren endres, bør grensene angitt i vedlegg I til forordning (EF) nr. 443/2009 endres for å sikre likeverdige krav for produsenter og kjøretøyklasser. Derfor bør Kommisjonen utføre en grundig korrelasjonsstudie mellom NEDC-testsyklusen og den nye WLTP-testsyklusen for å sikre at syklusen er representativ for de faktiske kjøreforholdene.
- 12) For å sikre at de faktiske globale utslippene angis korrekt, og at de målte CO₂-verdiene er fullt sammenlignbare, bør Kommisjonen sikre at de elementene i testprosedyren som har en betydelig innvirkning på målt CO₂-utslipp, er klart og tydelig definert, og slik forhindre at produsentene utnytter testsyklusens fleksibilitet. Avvikene mellom typegodkjenningens CO₂-utslippsverdier og utslipp fra kjøretøyer som er til salgs, bør undersøkes, blant annet ved å vurdere en prosedyre for samsvarstesting etter ibruktaking, som skal sikre uavhengig testing av et representativt utvalg kjøretøyer som er til salgs, samt metoder for å håndtere tilfeller av dokumentert betydelig avvik mellom CO₂-utslippene i testen og den opprinnelige typegodkjenningen.
- 13) Ordlyden i artikkel 3 nr. 2 i forordning (EF) nr. 443/2009 bør endres for å sikre at begrepet tilknyttet foretak er i tråd med rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽²⁾ samt artikkel 3 nr. 2 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 510/2011⁽³⁾.

⁽¹⁾ Kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008 av 18. juli 2008 om gjennomføring og endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkjenning av motorvogner med hensyn til utslipp fra lette person- og nyttekjøretøyer (Euro 5 og Euro 6), og om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer (EUT L 199 av 28.7.2008, s. 1).

⁽²⁾ Rådsforordning (EF) nr. 139/2004 av 20. januar 2004 om tilsyn med foretakssammenslutninger («EFs fusjonsforordning») (EUT L 24 av 29.1.2004, s. 1).

⁽³⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 510/2011 av 11. mai 2011 om fastsettelse av utslippsstandarter for nye lette kjøretøyer som del av Unionens integrerte metode for å redusere CO₂-utslipp fra lette kjøretøyer (EUT L 145 av 31.5.2011, s. 1).

- 14) Forordning (EF) nr. 443/2009 gir Kommisjonen myndighet til å gjennomføre noen av forordningens bestemmelser i samsvar med prosedyrene fastsatt i rådsbeslutning 1999/468/EF⁽¹⁾. Som en konsekvens av ikrafttreddelsen av Lisboa-traktaten må denne myndigheten tilpasses til artikkel 290 og 291 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte (TEUV).
- 15) For å sikre like vilkår for gjennomføringen av forordning (EF) nr. 443/2009 bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet. Denne myndigheten bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011⁽²⁾.
- 16) Myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i TEUV bør delegeres til Kommisjonen for å endre vedlegg II til forordning (EF) nr. 443/2009 med hensyn til datakrav og dataparametrer; for å utfylle reglene for tolkning av kriteriene for unntak fra de spesifikke utslippsmålene, reglene for innholdet i søknadene om unntak og reglene for innholdet i og vurderingen av programmene for reduksjon av spesifikke CO₂-utslipp; for å justere M₀-verdien nevnt i vedlegg I til forordning (EF) nr. 443/2009 til den gjennomsnittlige massen for nye personbiler i de tre foregående kalenderårene; samt for å tilpasse formelen i vedlegg I til forordning (EF) nr. 443/2009. Det er særlig viktig at Kommisjonen holder hensiktsmessige samråd under sitt forberedende arbeid, herunder på ekspertnivå. Kommisjonen bør ved forberedelse og utarbeiding av delegerte rettsakter sikre at relevante dokumenter oversendes Europaparlamentet og Rådet samtidig, til rett tid og på en egnet måte.
- 17) Det er hensiktsmessig å beholde metoden med å fastsette målet basert på et lineært forhold mellom bilens nytteverdi og dens mål for CO₂-utslipp angitt i formelen i vedlegg I til forordning (EF) nr. 443/2009, ettersom dette gjør det mulig å beholde mangfoldet i markedet for personbiler og produsentenes evne til å imøtekomme ulike forbrukerbehov, samt at uberettiget konkurransevridning unngås.
- 18) I sin konsekvensanalyse vurderte Kommisjonen tilgjengeligheten av avtrykksdata og bruken av avtrykk som nytteparameter i formelen i vedlegg I til forordning (EF) nr. 443/2009. På grunnlag av denne vurderingen har Kommisjonen konkludert med at masse bør benyttes som nytteparameter i formelen for 2020. Imidlertid bør de lavere omkostningene og fordelene ved å endre til avtrykk som nytteparameter, vurderes i en framtidig gjennomgåelse.
- 19) Utslipp av klimagasser knyttet til energiforsyning samt produksjon og avhending av kjøretøyer utgjør en vesentlig del av CO₂-avtrykket fra veitransport og vil sannsynligvis øke betydelig i framtiden. Det bør derfor iverksettes politiske tiltak som får produsentene til å velge optimale løsninger som særlig tar hensyn til klimagassutslipp fra produksjon av energi til kjøretøyer, for eksempel elektrisitet og alternative drivstoffer, og som sikrer at slike oppstrømsutslipp ikke uthuler fordelene ved kjøretøyenes forbedrede energibruk ved drift, som forordning (EF) nr. 443/2009 tar sikte på.
- 20) Ettersom målet for denne forordning, som er å fastsette metoder for å nå målet om reduserte CO₂-utslipp fra nye personbiler innen 2020, ikke i tilstrekkelig grad kan nås av medlemsstatene og derfor på grunn av dets omfang bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordning ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.
- 21) Forordning (EU) nr. 443/2009 bør derfor endres.

⁽¹⁾ Rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er gitt Kommisjonen (EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23).

⁽²⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

I forordning (EF) nr. 443/2009 gjøres følgende endringer:

1) I artikkel 1 skal annet ledd lyde:

«Fra og med 2020 fastsetter denne forordning et mål for gjennomsnittlige CO₂-utslipp på 95 g/km for nybilparken, målt i samsvar med forordning (EF) nr. 715/2007 og vedlegg XII til forordning (EF) nr. 692/2008 og dets gjennomføringstiltak samt innovative teknologier.»

2) I artikkel 2 skal nytt nummer lyde:

«4. Med virkning fra 1. januar 2012 skal artikkel 4, artikkel 8 nr. 4 bokstav b) og c), artikkel 9 og artikkel 10 nr. 1 bokstav a) og c) ikke få anvendelse for en produsent som, sammen med alle sine tilknyttede foretak, er ansvarlig for færre enn 1 000 nye personbiler registrert i Unionen i det foregående kalenderår.»

3) I artikkel 3 nr. 2 bokstav a) skal første strekpunkt lyde:

«— kan utøve mer enn halvparten av stemmerettene, eller»

4) I artikkel 4 skal annet ledd lyde:

«For å fastsette hver produsents gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp skal det tas hensyn til følgende prosentandeler av hver produsents nye personbiler registrert i det aktuelle året:

- 65 % i 2012,
- 75 % i 2013,
- 80 % i 2014,
- 100 % fra 2015 til 2019,
- 95 % i 2020,
- 100 % innen utgangen av 2020 og utover.»

5) Ny artikkel skal lyde:

«Artikkel 5a

Superkreditter for målet på 95 g CO₂/km

Ved beregning av gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp skal hver enkelt ny personbil med spesifikke CO₂-utslipp under 50 g CO₂/km regnes som:

- 2 personbiler i 2020,
- 1,67 personbiler i 2021,
- 1,33 personbiler i 2022,
- 1 personbil fra 2023,

for dens registreringsår i perioden 2020 til 2022, med en øvre grense på 7,5 g CO₂/km i løpet av perioden for hver produsent.»

6) I artikkel 8 skal nr. 9 lyde:

«9. Kommisjonen skal vedta detaljerte regler for prosedyrene for overvåking og rapportering av data i henhold til denne artikkel og anvendelsen av vedlegg II ved hjelp av gjennomføringsrettsakter. Slike gjennomføringsrettsakter skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 14 nr. 2.

Kommisjonen skal gis myndighet til å vedta delegerte rettsaker i samsvar med artikkel 14a for å endre datakravene og dataparametrene fastsatt i vedlegg II.»

7) I artikkel 9 skal nr. 3 lyde:

«3. Kommisjonen skal fastsette metoder for innkreving av overtredelsesgebyr i henhold til nr. 1 ved hjelp av gjennomføringsrettsakter. Slike gjennomføringsrettsakter skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 14 nr. 2.»

8) I artikkel 11 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 3 utgår siste punktum.

b) I nr. 4 bokstav b) skal annet ledd lyde:

«b) Dersom søknaden vedrører vedlegg I nr. 1 bokstav a) og b), et mål som utgjør en 25 % reduksjon i gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp i 2007 eller, dersom en enkelt søknad inngis for et antall tilknyttede foretak, en 25 % reduksjon av gjennomsnittet av disse foretakenes gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp i 2007.»

c) I nr. 4 annet ledd skal ny bokstav lyde:

«c) Dersom søknaden vedrører vedlegg I nr. 1 bokstav c), et mål som utgjør en 45 % reduksjon i gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp i 2007 eller, dersom en enkelt søknad inngis for et antall tilknyttede foretak, en 45 % reduksjon av gjennomsnittet av disse foretakenes gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp i 2007.»

d) Nr. 8 skal lyde:

«8. Kommisjonen skal gis myndighet til å vedta delegerede rettsakter i samsvar med artikkel 14a, som fastsetter regler som utfyller nr. 1–7 i denne artikkel, med hensyn til fortolkningen av kriteriene for unntak, innholdet i søknadene og innholdet i og vurderingen av programmene for reduksjon av spesifikke CO₂-utslipp.»

9) I artikkel 12 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 1 skal lyde:

«1. På anmodning fra en leverandør eller en produsent skal det tas hensyn til CO₂-reduksjoner som oppnås ved bruk av innovative teknologier eller en kombinasjon av innovative teknologier («pakke av innovative teknologier»).

Det skal bare tas hensyn til slike teknologier dersom metoden som brukes til å vurdere dem, kan gi verifiserbare, kontrollerbare og sammenlignbare resultater.

Det samlede bidraget fra slike teknologier til reduksjon av en produsents mål for spesifikke utslipp, kan være på høyst 7 g CO₂/km.»

b) I nr. 2 skal første punktum lyde:

«Kommisjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta nærmere bestemmelser om en prosedyre for godkjenning av innovative teknologier eller pakker av innovative teknologier nevnt i nr. 1. Slike gjennomføringsrettsakter skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 14 nr. 2 i denne forordning.»

c) Nr. 3 skal lyde:

«3. En leverandør eller produsent som søker om å få et tiltak godkjent som en innovativ teknologi eller pakke av innovative teknologier, skal framlegge en rapport, herunder en verifikasjonsrapport utarbeidet av et uavhengig, godkjent organ, for Kommisjonen. Dersom det foreligger en mulig vekselvirkning mellom tiltaket og en annen innovativ teknologi eller pakke av innovative teknologier som allerede er godkjent, skal rapporten nevne denne vekselvirkningen, og verifikasjonsrapporten skal inneholde en vurdering av i hvilken grad vekselvirkningen påvirker reduksjonen som oppnås gjennom det enkelte tiltak.»

10) I artikkel 13 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 2 skal tredje ledd lyde:

«Kommisjonen skal ved hjelp av delegerede rettsakter vedta disse tiltakene i samsvar med artikkel 14a.»

b) I nr. 3 utgår annet ledd.

c) Nr. 5 skal lyde:

«5. Innen 31. desember 2015 skal Kommisjonen gjennomgå målene for spesifikke utslipp og metodene som er fastsatt i denne forordning, samt andre aspekter ved denne forordning, herunder om det fortsatt er behov for en nytteparameter og om masse eller avtrykk er den mest bærekraftige nytteparameteren, for å fastsette målene for CO₂-utslipp for nye personbiler for perioden etter 2020. Vurderingen av hvor raskt reduksjonen skal skje må derfor være i overensstemmelse med Unionens langsiktige klimamål og konsekvensene for utviklingen av kostnadseffektiv CO₂-reduserende teknologi for biler. Kommisjonen skal framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet med resultatet av denne gjennomgåelsen. Rapporten skal inneholde alle relevante forslag til endring av denne forordning, herunder en mulig fastsettelse av et realistisk og oppnåelig mål, basert på en omfattende konsekvensanalyse som tar hensyn til fortsatt konkurranseevne i bilindustrien og tilknyttede industrier. Ved utvikling av slike forslag skal Kommisjonen sikre at forslagene er så konkurransemessig nøytrale som mulig, sosialt rettferdige og bærekraftige.»

d) Nr. 7 skal lyde:

«7. Kommisjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter fastsette korrelasjonsparametrene som er nødvendige for å avspeile eventuelle endringer i den påbudte testprosedyren for måling av spesifikke CO₂-utslipp nevnt i forordning (EF) nr. 715/2007 og forordning (EF) nr. 692/2008. Slike gjennomføringsrettsakter skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 14 nr. 2 i denne forordning.

Kommisjonen skal gis myndighet til å vedta delegerte rettsaker i samsvar med artikkel 14a for å tilpasse formelen fastsatt i vedlegg I ved hjelp av metoden vedtatt i henhold til første ledd, samtidig som det skal sikres at nye og gamle testprosedyrer inneholder reduksjonskrav med likeverdig styrke for produsenter og kjøretøyer med ulik nytteverdi.»

11) Artikkel 14 skal lyde:

«Artikkel 14

Komitéprosedyre

1. Komiteen skal bistås av Komiteen for klimaendringer, nedsatt ved artikkel 9 i europaparlaments- og rådsvedtak nr. 280/2004/EF(*). Nevnte komité skal være en komité i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011(**).

2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

3. Dersom komiteen ikke avgir uttalelse, skal Kommisjonen ikke vedta utkastet til gjennomføringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.

(*) Europaparlaments- og rådsvedtak 280/2004/EF av 11. februar 2004 om en overvåkingsordning for Fellesskapets utslipp av klimagasser og for gjennomføring av Kyotoprotokollen (EUT L 49 av 19.2.2004, s. 1).

(**) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).»

12) Ny artikkel skal lyde:

«Artikkel 14a

Utøvelse av delegert myndighet

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen med forbehold for vilkårene fastsatt i denne artikkel.

2. Myndigheten til å vedta de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 8 nr. 9 annet ledd, artikkel 11 nr. 8, artikkel 13 nr. 2 tredje ledd og artikkel 13 nr. 7 annet ledd skal gis Kommisjonen for en periode på fem år fra 8. april 2014. Kommisjonen skal utarbeide en rapport om den delegerte myndigheten senest ni måneder før utgangen av femårsperioden. Den delegerte myndigheten skal stilltiende forlenges med perioder av samme varighet med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg en slik forlengelse senest tre måneder før utløpet av hver periode.

3. Den delegerte myndigheten nevnt i artikkel 8 nr. 9 annet ledd, artikkel 11 nr. 8, artikkel 13 nr. 2 tredje ledd og artikkel 13 nr. 7 annet ledd kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. En beslutning om tilbakekalling innebærer at den delegerte myndigheten som angis i beslutningen, opphører å gjelde. Den trer i kraft dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*, eller på et senere tidspunkt angitt i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er i kraft.

4. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den underrette Europaparlamentet og Rådet samtidig om dette.

5. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 8 nr. 9 annet ledd, artikkel 11 nr. 8, artikkel 13 nr. 2 tredje ledd og artikkel 13 nr. 7 annet ledd trer i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse innen en frist på to måneder etter at rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller dersom både Europaparlamentet og Rådet før utløpet av nevnte frist har underrettet Kommisjonen om at de ikke har til hensikt å gjøre innsigelse. På Europaparlamentets eller Rådets initiativ forlenges denne fristen med to måneder.»

13) I vedlegg I nr. 1 skal ny bokstav lyde:

«c) Fra 2020:

Spesifikke CO₂-utslipp = $95 + a \times (M - M_0)$

der:

M = kjøretøyets masse i kilo (kg)

M_0 = verdien vedtatt i samsvar med artikkel 13 nr. 2

A = 0,0333.»

14) I vedlegg II gjøres følgende endringer:

a) I del A nr. 1 skal ny bokstav lyde:

«n) største nettoeffekt.»

b) I tabellen «Detaljerte opplysninger som angitt i nr. 1 i del A:» skal ny kolonne lyde:

«Største nettoeffekt (kW)».

Artikkel 2

Denne forordning trer i kraft den tredje dagen etter at den er kunngjort i Den europeiske unions tidende.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg 11. mars 2014.

For Europaparlamentet

M. SCHULZ

President

For Rådet

D. KOURKOULAS

Formann