UREDBA (EU) št. 333/2014 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 11. marca 2014

o spremembi Uredbe (ES) št. 443/2009 zaradi opredelitve načinov za doseganje cilja za leto 2020 glede zmanjšanja emisij CO_2 iz novih osebnih avtomobilov

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 192(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ([1]),

po posvetovanju z Odborom regij,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom ([2]),

ob upoštevanju naslednjega:

(1) V skladu s členom 13(5) Uredbe (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta ([3]) mora Komisija pregledati načine za dosego cilja 95 g CO_2/km do leta 2020, ki bodo stroškovno učinkoviti, vključno s formulami iz Priloge I k navedeni uredbi in odstopanji iz člena 11 navedene uredbe. Primerno je, da je ta uredba biti čim bolj nevtralna z vidika konkurence, socialno pravična in trajnostna.

(2) Nadaljnji razvoj svetovnega trga naprednih tehnologij za izboljšanje učinkovitosti osebnih vozil je skladen s Sporočilom Komisije z dne 21. januarja 2011 z naslovom: „Evropa, gospodarna z viri – vodilna pobuda iz strategije Evropa 2020“, ki podpira premik v smeri nizkoogljičnega gospodarstva, gospodarnega z viri, za doseganje trajnostne rasti.

(3) Primerno je pojasniti, da bi bilo treba pri preverjanju, ali je izpolnjen cilj 95 g CO_2/km, emisije CO_2 še naprej meriti v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta ([4]) ter njenimi izvedbenimi ukrepi in inovativnimi tehnologijami.

(4) Visoke cene fosilnih goriv negativno vplivajo na oživitev gospodarstva ter energetsko varnost in cenovno dostopnost energije v Uniji. Zato je večanje učinkovitosti in trajnosti novih osebnih vozil ter lahkih gospodarskih vozil prednostna naloga, s katero bomo zmanjšali svojo odvisnost od nafte.

(5) Glede na visoke stroške raziskav in razvoja ter stroške na enoto proizvoda prvih generacij vozil z izjemno nizkimi emisijami je v prvih fazah njihovega trženja ustrezno začasno in v omejem obsegu pospešiti in olajšati postopek njihovega uvajanja na trg Unije. Akterji na različnih ravneh bi morali ustrezno pozornost nameniti opredelitvi in širjenju najboljših praks, s katerimi bi pospešili povpraševanje po vozilih z izjemno nizkimi emisijami.

(6) Pomanjkanje alternativne infrastrukture za goriva in splošnih tehničnih specifikacij za vmesnike med vozili in infrastrukturo bi lahko oviralo prodor vozil z izjemno nizkimi emisijami na trg. Z zagotavljanjem izgradnje take infrastrukture v Uniji bi lahko olajšali delo tržnim silam in prispevali h gospodarski rasti v Evropi.

(7) Glede na nesorazmeren vpliv izpolnjevanja ciljev specifičnih emisij, opredeljenih na podlagi uporabnosti vozila, na najmanjše proizvajalce, veliko upravno obremenitev v zvezi s postopkom za odobritev odstopanja in le neznatne koristi v smislu zmanjšanja emisij CO_2 iz vozil, ki jih prodajo ti proizvajalci, bi morali biti proizvajalci, ki so odgovorni za manj kot 1 000 novih osebnih avtomobilov, letno registriranih v Uniji, izključeni iz področja uporabe cilja specifičnih emisij in premije za presežne emisije. Da bi od vsega začetka zagotovili pravno varnost za te proizvajalce, je bistveno, da se to odstopanje uporablja od 1. januarja 2012 dalje.

([1]) UL C 44, 15.2.2013, str. 109.
([2]) Stališče Evropskega parlamenta z dne 25. februarja 2014 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in odločitev Sveta z dne 10. marca 2014.
([3]) Uredba (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO_2 iz lahkih tovornih vozil (UL L 140, 5.6.2009, str. 1).
([4]) Uredba (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju (UL L 171, 29.6.2007, str. 1).

(8) Postopek za odobritev odstopanja malim proizvajalcem bi bilo treba poenostaviti, da se omogoči večja prilagodljivost glede tega, kdaj morajo taki proizvajalci vložiti prošnjo za odstopanje in kdaj mora Komisija odobritvi takšno odstopanje.

(9) Postopek za odobritev odstopanja za ozko specializirane proizvajalce bi moral veljati tudi po letu 2020. Vendar bi moral od leta 2020 veljati cilj, ki je za 45 % nižji od povprečnih specifičnih emisij ozko specializiranih proizvajalcev v letu 2007, da se zagotovi usklajenost prizadevanj ozko specializiranih proizvajalcev za zmanjšanje s prizadevanji velikih proizvajalcev.

(10) Zaželeno je, da se okvirno določi, kako bi bilo treba Uredbo (ES) št. 443/2009 spremeniti za obdobje po letu 2020, da se avtomobilski industriji omogoči izvajanje dolgoročnih naložb in inovacij. Te okvirne določbe bi morale temeljiti na oceni potrebne stopnje zmanjšanja v skladu z dolgoročnimi podnebnimi cilji Unije in vplivu na razvoj stroškovno učinkovite tehnologije za zmanjšanje emisij CO_2 za avtomobile. Komisija bi morala do leta 2015 te vidike pregledati ter o svojih ugotovitvah poročati Evropskemu parlamentu in Svetu. V tem poročilu bi morali biti po potrebi tudi predlogi za spremembo Uredbe (ES) št. 443/2009 z namenom določiti cilje emisij CO_2 za nove osebne avtomobile za obdobje po letu 2020, vključno z morebitnim realnim in uresničljivim ciljem za leto 2025, ki bi temeljili na celoviti oceni učinka, v kateri bo upoštevana nadaljnja konkurenčnost avtomobilske industrije in od nje odvisnih industrijskih vej, obenem pa se bo ohranil jasen načrt za zmanjšanje emisij, primerljiv s tistim, ki je bil dosežen v obdobju do leta 2020. Komisija bi morala pri pripravi takšnih predlogov zagotoviti, da bodo čim bolj nevtralni z vidika konkurence ter socialno pravični in trajnostni.

(11) V skladu z Uredbo (ES) št. 443/2009 mora Komisija izvesti oceno učinka za pregled preskusnih postopkov, da bodo ustrezno odražali dejansko vedenje vozil v zvezi z emisijami CO_2. Treba je spremeniti „nov evropski vozni cikel“ (NEDC), ki se sedaj uporablja, in s tem zagotoviti, da bo odražal dejanske pogoje vožnje, ter preprečili podcenjevanje realnih vrednosti emisij CO_2 in porabe goriva. Čim prej bi se bilo treba dogovoriti o novem, bolj realističnem in zanesljivem preskusnem postopku. Delo v tej smeri poteka prek razvoja globalno usklajenega preskusnega postopka za lahka vozila (WLTP) znotraj Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo, vendar še ni končano. Da bi zagotovili, da bodo specifične emisije CO_2, navedene pri novih osebnih vozilih, v večji meri usklajene z emisijami, ki dejansko nastanejo pri normalnih pogojih uporabe, bi se moral WLTP čim prej začeti uporabljati. Glede na to so v Prilogi I k Uredbi (ES) št. 443/2009 določene mejne vrednosti emisij za leto 2020, izmerjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in Prilogo XII k Uredbi Komisije (ES) št. 692/2008 [1]. Ko bodo preskusni postopki spremenjeni, bi bilo treba mejne vrednosti iz Priloge I Uredbe (ES) št. 443/2009 prilagoditi, da se zagotovi primerljiva strogost za proizvajalce in razrede vozil. Zato bi morala Komisija izvesti obširno raziskavo o korelacijah med preskusnima cikloma NEDC in WLTP, da bi zagotovili, da slednji odraža dejanske pogoje vožnje.

(12) Za zagotovitev ustrezen prikaz dejanskih emisij po svetu in natančno primerljivosti izmerjenih vrednosti CO_2 bi morala Komisija zagotoviti, da se tisti elementi preskusnega postopka, ki bistveno vplivajo na izmerjene emisije CO_2, strogo določijo, s čimer bi proizvajalcem preprečili prilagajanje v preskusnem ciklu. Obravnavati bi morali razhajanja med vrednostmi emisij CO_2 homologiranih vozil in emisijami vozil, ki so naprodaj, in pri tem preučiti tudi možnost uvedbe postopka za preskus skladnosti v uporabi, ki bi zagotavljal neodvisno preskušanje reprezentativnega vzorca vozil, ki so naprodaj, kakor tudi načine obravnave primerov dokazanega bistvenega razhajanja med vrednostnima emisij CO_2 iz preskusa in prvotno homologiranega vozila.

(13) Besedilo člena 3(2) Uredbe (ES) št. 443/2009 bi bilo treba prilagoditi, da se zagotovi usklajenost pojma povezanih podjetij z Uredbo Sveta (ES) št. 139/2004 [2] ter členom 3(2) Uredbe (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta [3].

[1] Uredba Komisije (ES) št. 692/2008 z dne 18. julij 2008 o izvajanju in spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil (UL L 199, 28.7.2008, str. 1).

[2] Uredba Sveta (ES) št. 139/2004 z dne 20. januarja 2004 o nadzoru koncentracij podjetij (Uredba ES o združitvah) (UL L 24, 29.1.2004, str. 1).

[3] Uredba (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2011 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO_2 iz lahkih tovornih vozil (UL L 145, 31.5.2011, str. 1).

(14) Z Uredbo (ES) št. 443/2009 se na Komisijo prenese pooblastilo za izvajanje nekaterih določb v skladu s postopki iz Sklepa Sveta 1999/468/ES [1]. Zaradi začetka veljavnosti Lizbonske pogodbe je treba navedena pooblastila uskladiti s členoma 290 in 291 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU).

(15) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja Uredbe (ES) št. 443/2009 bi bilo treba na Komisiji prenesti izvedbena pooblastila. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta [2].

(16) Na Komisijo bi bilo treba prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 PDEU sprejme akte zaradi sprememb Priloge II k Uredbi (ES) št. 443/2009 v zvezi z zahtevami glede podatkov in podatkovnimi kazalci; dopolnitve pravil o razlagi meril za upravičenost do odstopanj od ciljev specifičnih emisij, o vsebini prošenj za odstopanje ter o vsebini in oceni programov za zmanjšanje specifičnih emisij CO_2; prilagoditev vrednosti M_0 iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 443/2009 povprečni masi novih osebnih avtomobilov iz preteklih treh koledarskih let; ter sprememb formul iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 443/2009. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, vključno na ravni strokovnjakov. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti, da so ustrezni dokumenti predloženi Evropskemu parlamentu in Svetu istočasno, pravočasno in na ustrezen način.

(17) Ohraniti bi bilo treba pristop, v skladu s katerim se cilj določi na podlagi linearnega razmerja med uporabnostjo avtomobila in njegovimi ciljnimi emisijami CO_2 po formulah iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 443/2009, ker se lahko tako ohranita raznolikost na trgu osebnih avtomobilov in zmožnost proizvajalcev, da izpolnijo različne potrebe potrošnikov, ter prepreči kakršno koli neupravičeno izkrivljanje konkurence.

(18) Komisija je v svoji oceni učinka ocenila razpoložljivost podatkov o odtisih in možnost, da bi se odtis uporabljal kot kazalci uporabnosti v formulah iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 443/2009. Na podlagi te ocene je Komisija ugotovila, da bi bilo treba kot kazalec uporabnosti v formuli za leto 2020 uporabiti maso. Vendar bi bilo treba pri prihodnjem pregledu preučiti nižje stroške in prednosti, ki bi nastali, če bi se kot kazalec uporabnosti začel uporabljati odtis.

(19) Emisije toplogrednih plinov, povezane z oskrbo z energijo ter proizvodnjo in odlaganjem vozil, so bistvene sestavine sedanjega ogljičnega odtisa cestnega prometa v celoti in bodo v prihodnosti verjetno še mnogo bolj pomembne. Zato bi bilo treba sprejeti ukrepe politike, ki bodo proizvajalce usmerjali v iskanje optimalnih rešitev, pri čemer se bodo upoštevale zlasti emisije toplogrednih plinov, povezane s proizvodnjo energije, ki se dobavlja za vozila, na primer električne energije in alternativnih goriv, obenem pa zagotavljali, da te emisije v predhodnih fazah proizvodne verige ne bodo nevtralizirale koristi, povezane z boljšo porabo energije med vožnjo vozil, ki je cilj Uredbe (ES) št. 443/2009.

(20) Ker cilja te uredbe, in sicer opredelitve načinov za doseganje cilja za leto 2020 glede zmanjšanja emisij CO_2 iz novih osebnih avtomobilov, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi obseg in učinkov lažje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenega cilja.

(21) Uredbo (ES) št. 443/2009 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

[1] Sklep Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil (UL L 184, 17.7.1999, str. 23).

[2] Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (ES) št. 443/2009 se spremeni:

1. v členu 1 se drugi odstavek nadomesti z naslednjim:

„S to uredbo se od leta 2020 za nov vozni park določa cilj 95 g CO_2/km za povprečne emisije, izmerjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 ter Prilogo XII k Uredbi (ES) št. 692/2008 in njenimi izvedbenimi ukrepi ter inovativnimi tehnologijami.“;

2. v členu 2 se doda naslednji odstavek:

„4. Z učinkom od 1. januarja 2012 se člen 4, člen 8(4)(b) in (c), člen 9 ter člen 10(1)(a) in (c) ne uporabljajo za proizvajalca, ki je skupaj z vsemi svojimi povezanimi podjetji odgovoren za manj kot 1 000 novih osebnih avtomobilov, registriranih v Uniji v prejšnjem koledarskem letu.“;

3. v točki (a) člena 3(2) se prva alinea nadomesti z naslednjim:

„— pooblastilo za uveljavljanje več kakor polovice glasovalnih pravic, ali“;

4. v členu 4 se drugi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Za namene določanja povprečnih specifičnih emisij CO_2 vsakega proizvajalca se upoštevajo naslednji odstotki novih osebnih avtomobilov vsakega proizvajalca, registriranih v ustreznem letu:

— 65 % leta 2012,

— 75 % leta 2013,

— 80 % leta 2014,

— 100 % od leta 2015 do leta 2019,

— 95 % leta 2020,

— 100 % po koncu leta 2020.“;

5. vstavi se naslednji člen:

„*Člen 5a*

Olajšave za cilj 95 g CO_2/km

Pri izračunu povprečnih specifičnih emisij CO_2 vsak nov osebni avtomobil s specifičnimi emisijami CO_2 manj kot 50 g CO_2/km šteje za:

— 2 osebna avtomobila v letu 2020,

— 1,67 osebnega avtomobila v letu 2021,

— 1,33 osebnega avtomobila v letu 2022,

— 1 osebni avtomobil od leta 2023 dalje,

za leto, v katerem je registriran v obdobju med letoma 2020 in 2022, pri čemer velja zgornja meja 7,5 g CO_2/km za celotno obdobje za posameznega proizvajalca.“;

6. v členu 8 se odstavek 9 nadomesti z naslednjim:

„9. Komisija z izvedbenimi akti sprejme podrobna pravila o postopkih za spremljanje in poročanje o podatkih iz tega člena ter o uporabi Priloge II. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 14(2).

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 14a zaradi spremembe zahtev glede podatkov in podatkovnih parametrov iz Priloge II.“;

7. v členu 9 se odstavek 3 nadomesti z naslednjim:

„3. Komisija z izvedbenimi akti določi načine zbiranja premij za presežne emisije iz odstavka 1. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 14(2).“;

8. člen 11 se spremeni:

(a) zadnji stavek odstavka 3 se črta;

(b) v odstavku 4 se točka (b) drugega pododstavka nadomesti z naslednjim:

„(b) kadar je prošnja povezana s točkama (a) in (b) točke 1 Priloge I, cilj, ki je zmanjšanje za 25 % glede na povprečne specifične emisije CO_2 leta 2007, ali kadar več povezanih podjetij vloži eno prošnjo, za 25 % glede na njihove povprečne specifične emisije CO_2 leta 2007.“;

(c) v drugem pododstavku odstavka 4 se doda naslednja točka:

„(c) kadar je prošnja povezana s točko (c) točke 1 Priloge I, cilj, ki je zmanjšanje za 45 % glede na povprečne specifične emisije CO_2leta 2007, ali kadar več povezanih podjetij vloži eno prošnjo, za 45 % glede na njihove povprečne specifične emisije CO_2 leta 2007.“;

(d) odstavek 8 se nadomesti z naslednjim:

„8. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 14a, s katerimi določi pravila za dopolnitev odstavkov 1 do 7 tega člena v zvezi z razlago meril za upravičenost do odstopanj, z vsebino prošenj ter z vsebino in ocenjevanjem programov za zmanjšanje specifičnih emisij CO_2.“;

9. člen 12 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Na prošnjo dobavitelja ali proizvajalca se upoštevajo prihranki CO_2, doseženi z uporabo inovativnih tehnologij ali kombinacijo inovativnih tehnologij (‚inovativni tehnološki sveženj).

Tovrstne tehnologije se upoštevajo samo, če lahko metodologija, uporabljena za njihovo oceno, ustvari preverljive, ponovljive in primerljive rezultate.

Skupni prispevek teh tehnologij k zmanjšanju cilja specifičnih emisij posameznega proizvajalca je lahko največ 7 g CO_2/km.“;

(b) v odstavku2 se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„Komisija z izvedbenimi akti sprejme podrobne določbe o postopku za odobritev inovativnih tehnologij ali inovativnih tehnoloških svežnjev iz odstavka 1. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 14(2) te uredbe.“;

(c) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Dobavitelj ali proizvajalec, ki vloži prošnjo, da bi bil njegov ukrep potrjen kot inovativna tehnologija ali inovativni tehnološki sveženj, Komisiji predloži poročilo, vključno s poročilom o preverjanju, ki ga pripravi neodvisni in priglašeni organ. V primeru morebitnega medsebojnega vplivanja med tem ukrepom in drugo že potrjeno inovativno tehnologijo ali drugim že potrjenim inovativnim tehnološkim svežnjem se v poročilu to medsebojno vplivanje omeni, v poročilu o preverjanju pa se oceni, v kakšnem obsegu se zaradi takšnega medsebojnega vplivanja spremeni zmanjšanje emisij, doseženo s posameznim ukrepom.“;

10. člen 13 se spremeni:

(a) v odstavku 2 se tretji pododstavek nadomesti z naslednjim:

„Komisija sprejme te ukrepe z delegiranimi akti v skladu s členom 14a.“;

(b) drugi pododstavek odstavka 3 se črta;

(c) odstavek 5 se nadomesti z naslednjim:

„5. Komisija do 31. decembra 2015 pregleda cilje glede specifičnih emisij in načine določene v tej uredbi, kakor tudi druge vidike te uredbe, vključno s tem, ali še vedno obstaja potreba po kazalcu uporabnosti, ter vprašanjem, ali je bolj trajnostni kazalec uporabnosti masa ali odtis, da se določijo cilji emisij CO_2 za nove osebne avtomobile za obdobje po letu 2020. Pri tem je ocena potrebne stopnje zmanjšanja v skladu z dolgoročnimi podnebnimi cilji Unije in vplivi na razvoj stroškovno učinkovite tehnologije za zmanjšanje emisij CO_2 za avtomobile. Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o rezultatih tega pregleda. V tem poročilu so tudi morebitni predlogi za spremembe te uredbe, vključno z morebitnim realnim in uresničljivim ciljem, ki temeljijo na celoviti oceni učinka, v kateri bo upoštevana nadaljnja konkurenčnost avtomobilske industrije in od nje odvisnih industrijskih vej. Komisija pri pripravi takšnih predlogov zagotovi, da so čim bolj nevtralni z vidika konkurence ter socialno pravični in trajnostni.“;

(d) odstavek 7 se nadomesti z naslednjim:

„7. Komisija z izvedbenimi akti določi korelacijske kazalce, ki so potrebni za prilagoditev na morebitne spremembe regulativnega preskusnega postopka za merjenje specifičnih emisij CO_2 iz Uredbe (ES) št. 715/2007 in Uredbe (ES) št. 692/2008. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 14(2) te uredbe.

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 14a, s katerimi se prilagodijo formule iz Priloge I, pri čemer uporablja metodologijo, sprejeto v skladu s prvim pododstavkom ter obenem zagotovi, da so v starih in novih preskusnih postopkih določene primerljivo stroge zahteve glede zmanjšanja za proizvajalce in vozila z različno uporabnostjo.“;

11. člen 14 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 14

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga Odbor za podnebne spremembe, ustanovljen s členom 9 Odločbe št. 280/2004/ES Evropskega parlamenta in Sveta (*). Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta (**).

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

3. Kadar odbor ne da mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne sprejme in se uporabi tretji pododstavek člena 5(4) Uredbe (EU) št. 182/2011.

(*) Odločba št. 280/2004/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o mehanizmu za spremljanje emisij toplogrednih plinov v Skupnosti in o izvajanju Kjotskega protokola (UL L 49, 19.2.2004, p. 1).

(**) Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, p. 13).“;

12. vstavi se naslednji člen:

„Člen 14a

Izvajanje pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz drugega pododstavka člena 8(9), člena 11(8), tretjega pododstavka člena 13(2) in drugega pododstavka člena 13(7) se prenese na Komisijo za obdobje petih let od 8. aprila 2014. Komisija pripravi poročilo o prenesenem pooblastilu najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljša za enaka obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.

3. Pooblastilo iz drugega pododstavka člena 8(9), člena 11(8), tretjega pododstavka člena 13(2) in drugega pododstavka člena 13(7) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. Z odločitvijo o preklicu preneha veljati prenos pooblastila, naveden v tej odločitvi. Odločitev začne učinkovati dan po njeni objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je v njej določen. Odločitev ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

4. Takoj ko Komisija sprejme delegirani akt, o tem istočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.

5. Delegirani akt, sprejet v skladu z drugim pododstavkom člena 8(9), členom 11(8), tretjim pododstavkom člena 13(2) in drugim pododstavkom člena 13(7), začne veljati le, če niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje delegiranemu aktu v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu, ali če sta pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestila Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.“;

13. točki 1 Priloge I se doda naslednja točka:

„(c) Od leta 2020:

Specifične emisije $CO_2 = 95 + a \times (M - M_0)$

kjer:

M = masa vozila v kilogramih (kg)

M_0 = vrednost, sprejeta v skladu s členom 13(2);

a = 0,0333.“

14. Priloga II se spremeni:

(a) v točki 1 dela A se doda naslednja točka:

„(n) največja neto moč.“;

(b) v tabeli „Podrobni podatki, opredeljeni v točki 1 dela A“, se doda naslednji stolpec:

„največja neto moč (kW)“.

Člen 2

Ta uredba začne veljati tretji dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Strasbourgu, 11. marca 2014

Za Evropski parlament	*Za Svet*
Predsednik	*Predsednik*
M. SCHULZ	D. KOURKOULAS