



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 11.7.2012
COM(2012) 393 final

2012/0190 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**tot wijziging van Verordening (EG) nr. 443/2009 teneinde de modaliteiten vast te stellen
voor het bereiken van de 2020-doelstelling om de CO₂-emissies van nieuwe
personenauto's te verminderen**

{SWD(2012) 213 final}

{SWD(2012) 214 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

- **Algemene context**

De EU heeft zich ten doel gesteld om de wereldwijde klimaatverandering te beperken tot een temperatuursstijging van 2 °C boven de pre-industriële niveaus. Om deze doelstelling te kunnen halen, dient de wereldwijde uitstoot tegen 2020 een piek te hebben bereikt en tegen 2050 wereldwijd met ten minste 50 % te zijn gedaald ten opzichte van 1990. De Europese Raad heeft, in de context van de vereiste reducties voor de ontwikkelde landen als groep, de EU-doelstelling herbevestigd om tegen 2050 een reductie van 80 % tot 95 % te bereiken ten opzichte van 1990.

Met het huidige beleid zou tegen 2050 slechts een BKG-emissiereductie van ongeveer 40 % worden bereikt. In de mededeling van de Commissie *'Een routekaart naar een concurrerende koolstofarme economie in 2050'*¹ wordt uiteengezet hoe de 2050-doelstelling van een reductie van de EU-emissies met 80 % op de meest kosteneffectieve wijze kan worden gehaald. Uit de routekaart blijkt dat elke economische sector een bijdrage moet leveren en afhankelijk van het scenario dienen de vervoersemissies tegen 2030 tussen +20 % en -9 % te bedragen ten opzichte van 1990 en tegen 2050 gedaald te zijn met 54 % tot 67 %².

Terwijl de emissies in de meeste sectoren dalen, zijn in een paar sectoren, zoals die van het wegvervoer, de emissies snel gestegen: tussen 1990 en 2008 zijn de emissies van het wegvervoer met 26 % toegenomen. In 2008 werd ongeveer 70 % van de totale CO₂-emissies in de vervoerssector veroorzaakt door het wegverkeer³. Hierdoor is deze sector de op één na grootste bron van broeikasgasemissies in de EU en veroorzaakt deze ongeveer een vijfde van de totale CO₂-emissies in de EU.

In maart 2011 heeft de Commissie het *'Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem'* aangenomen. Hierin wordt een strategie uiteengezet die erop gericht is tegen 2050 een reductie van de broeikasgasemissies in de vervoerssector van 60 % te verwezenlijken.

- **De verordening**

In Verordening (EG) nr. 443/2009 wordt het kader vastgesteld voor de reductie van de CO₂-emissies van nieuwe auto's tot 2020. De verordening kent twee uitvoeringsfasen. In de eerste fase, tot 2015, worden de modaliteiten voor het naleven van de doelstelling vastgesteld. In de tweede fase, tot en met 2020, dient de doelstelling van kracht te worden via de uitvoering van de nodige modaliteiten, die via een evaluatie worden vastgesteld. Deze doelstelling is via de medebeslissingsprocedure vastgesteld en wordt niet heroverwogen in de evaluatie.

Het niet vaststellen of uitvoeren van de modaliteiten heeft negatieve gevolgen voor de autofabrikanten en leveranciers van onderdelen, die zekerheid nodig hebben met betrekking tot de technologie en voertuigen die nodig zijn om de doelstelling te halen.

¹ COM/2011/0112 definitief.

² Uitgezonderd internationale maritieme emissies.

³ *Het vervoer in de EU in cijfers 2011*, Europese Commissie.

Modaliteiten zijn uitvoeringsaspecten waarmee bepaald wordt hoe de emissiedoelstelling wordt bereikt. Tot de belangrijkste modaliteiten in deze verordening behoren de grenswaardencurve, die bepaald wordt op basis van de nutsparameter, en de functie waarmee het verband tussen de nutsparameter en de CO₂-emissies wordt berekend (waarbij de vorm en helling worden vastgesteld). Voorts betreft het onder meer de regeling inzake bijdragen voor buitenmatige emissies, eco-innovaties, afwijkingen, groepsvorming, het geleidelijk invoeren van de doelstellingen en de toewijzing van superkredieten met een beperkte duur.

2. RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

Raadpleging van belanghebbenden

- *Externe deskundigheid*

De externe studie: '*Steun voor de herziening van Verordening (EG) nr. 443/2009 betreffende CO₂-emissies van auto's*⁴ is de belangrijkste analyse waarop dit voorstel is gebaseerd. In de studie worden verschillende modaliteiten en de kosten ervan beoordeeld. De totale gevolgen van de 2020-doelstellingen zijn beoordeeld aan de hand van het PRIMES-TREMOVE-model.

- *Raadpleging van belanghebbende partijen*

De belanghebbende partijen zijn formeel geraadpleegd via een onlinevragenlijst en een vergadering. Hun inbreng is meegewogen bij het beoordelen van de verschillende opties voor het reguleren van de CO₂-emissies van auto's.

– Raadpleging van het publiek

In de herfst van 2011 werd het publiek online geraadpleegd. Uit de antwoorden blijkt dat de regulering van de emissies van voertuigen in het algemeen belangrijk wordt gevonden, moet geschieden overeenkomstig de BKG-langetermijndoelstellingen, gebaseerd moet zijn op nieuwe gemiddelde voertuigemissies en technologisch neutraal moet zijn. Over de vraag of de huidige wetgeving goed functioneert, waren de meningen sterk verdeeld. Velen lijken immers van mening te zijn dat de huidige wetgeving niet robuust genoeg is. Er is veel steun voor het vaststellen van doelstellingen voor na 2020, ongeacht de mogelijke uitvoering van andere maatregelen. De resultaten van de openbare raadpleging werden samengevat en gepubliceerd⁵.

– Vergadering met belanghebbende partijen

Op 6 december 2011 werd een vergadering gehouden met de belanghebbende partijen. De afgeronde studie is daar voorgesteld en de presentaties die op deze vergadering werden gegeven en een samenvatting van de discussie werden gepubliceerd⁶. De deelnemers waren het op geen enkel punt grondig oneens met de voorgestelde analyse. Ngo's voerden aan dat de doelstellingen moeten worden aangescherpt omdat de kosten lager zijn dan eerst werd aangenomen.

De effectbeoordeling

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

Er is een gezamenlijke effectbeoordeling uitgevoerd voor het huidige voorstel en een gelijkwaardig voorstel tot wijziging van Verordening (EG) nr. 510/2011. Bij het identificeren van de beleidsopties is een brede aanpak gehanteerd. Er werd met name aandacht besteed aan problemen met betrekking tot de wetgeving, tot de uitvoering ervan en aan problemen die aan bod kwamen in de studies waarin werd onderzocht hoe de wetgeving doeltreffender kan worden gemaakt. De volgende elementen zijn onderzocht:

- a) de 'niets doen'-optie;
- b) modaliteiten voor het behalen van de autodoelstelling;
- c) vereenvoudiging en beperking van de administratieve last;
- d) aanpassing aan de nieuwe testcyclus;
- e) de vorm en de strengheid van de wetgeving na 2020.

Op basis van de analyse van de economische, maatschappelijke en milieueffecten zijn uit de effectbeoordeling de volgende conclusies getrokken:

- Als nutsparameter moet 'massa' gehanteerd blijven worden voor auto's; de grenswaardencurve moet lineair blijven.
- Uit de gegevens blijkt dat de hellingshoek van de curve op een relatief laag niveau moet worden vastgesteld om marktverstoringen te vermijden.
- De bijdrage voor buitenmatige emissies dient te worden gehandhaafd op 95 euro per g/km per voertuig.
- De verordening moet in overeenstemming worden gebracht met het Verdrag van Lissabon.
- De afwijkingsprocedure moet worden vereenvoudigd door een de-minimisvrijstelling van de CO₂-doelstelling voor de kleinste fabrikanten in te voeren. Daarnaast moet er meer flexibiliteit worden toegestaan met betrekking tot de datum waarop kleinschalige vrijstellingen worden verleend.

3. JURIDISCHE ASPECTEN VAN HET VOORSTEL

De EU is, in het kader van de milieubepalingen in het Verdrag, al eerder op dit gebied actief geweest, met name toen zij Verordening (EG) nr. 433/2009 heeft vastgesteld. Daarnaast noodzaakt de interne markt tot een aanpak op EU-niveau in plaats van op lidstaatniveau teneinde gemeenschappelijke eisen in de hele EU vast te stellen en de kosten voor de fabrikanten zo veel mogelijk te beperken.

De vaststelling van het voorstel heeft niet de intrekking van bestaande wetgeving tot gevolg.

Samenvatting van de voorgestelde maatregel

Het voorstel wijzigt de verordening teneinde de modaliteiten voor het behalen van de 2020-doelstelling van 95 g CO₂/km voor nieuwe personenauto's uit te voeren. De belangrijkste modaliteiten zijn:

- De nutsparameter blijft de massa van het voertuig in rijklare toestand.
- De grenswaardencurve blijft lineair, met een helling van 60 % ten opzichte van de uitgangsvloot, die blijft overeenstemmen met de van de vloot van 2006 en in overeenstemming is met de grenswaardecurve van 2015.
- Tussen 2020 en 2023 worden voor auto's die minder dan 35 g CO₂/km uitstoten superkredieten ingevoerd met een vermenigvuldigingsfactor van 1,3 en gelimiteerd tot een cumulatief aantal van 20 000 voertuigen per fabrikant gedurende de looptijd van de regeling.
- De 2020-doelstelling voor nichefabrikanten die onder de afwijkingsregeling vallen, wordt bijgewerkt.
- Fabrikanten die jaarlijks minder dan 500 ingeschreven nieuwe personenauto's produceren, hoeven niet aan de CO₂-doelstelling te voldoen.
- De datum waarop over kleinschalige vrijstellingen wordt beslist, mag flexibeler worden bepaald.
- Eco-innovaties blijven behouden wanneer een herziene testprocedure wordt toegepast.
- De bijdrage voor buitenmatige emissies blijft gehandhaafd op 95 euro per g/km per voertuig.
- De procedurebepalingen voor het comité worden in overeenstemming gebracht met het Verdrag van Lissabon.

Aangezien het bedrijfsleven gebaat is bij informatie over het regelgevingskader na 2020, wordt in het voorstel in een nieuwe evaluatie voorzien, die uiterlijk op 31 december 2014 moet plaatsvinden.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Voor het voorstel zijn geen aanvullende financiële middelen nodig.

5. OPTIONELE ELEMENTEN

- Evaluatie-/herzienings-/uitdovingsclausule

Het voorstel omvat een evaluatieclausule.

- Europese Economische Ruimte

De voorgestelde maatregel betreft een onderwerp dat onder de EER-overeenkomst valt en moet bijgevolg worden uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Verordening (EG) nr. 443/2009 teneinde de modaliteiten vast te stellen voor het bereiken van de 2020-doelstelling om de CO₂-emissies van nieuwe personenauto's te verminderen

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 192, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité⁷,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's⁸,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Krachtens artikel 13, lid 5, van Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken⁹, dient de Commissie de modaliteiten, met name de formules in bijlage I en de afwijkingen in artikel 11, te evalueren om op kostenefficiënte wijze uiterlijk in 2020 de doelstelling van 95 g CO₂/km te behalen. Het voorstel om de verordening te wijzigen moet met betrekking tot concurrentie zo neutraal mogelijk, sociaal billijk en duurzaam zijn
- (2) Gelet op de controle van de naleving van de doelstelling van 95 g CO₂/km dient te worden verduidelijkt dat de CO₂-emissies nog steeds moeten worden gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie¹⁰ en de bijbehorende uitvoeringsbepalingen en innoverende technologieën.

⁷ PB C , , blz.

⁸ PB C , , blz.

⁹ PB L 140 van 5.6.2009, blz. 1.

¹⁰ PB L 171 van 29.6.2007, blz. 1.

- (3) Rekening houdend met de hoge onderzoeks- en ontwikkelingskosten en productiekosten per eenheid van zeer koolstofarme auto's van vroege generaties is het passend om, op voorlopige basis en in beperkte mate, het proces van de invoering ervan op de markt van de Unie in de eerste stadia van de commercialisering ervan te versnellen en te vergemakkelijken.
- (4) Rekening houdend met de onevenredige gevolgen die naleving van de specifieke emissiedoelstellingen voor de kleinste fabrikanten met zich zou meebrengen gezien het praktische nut van het voertuig, de hoge administratieve last van de afwijkingsprocedure en de marginale CO₂-reductie die de door hen verkochte voertuigen opleveren, zijn fabrikanten die jaarlijks minder dan 500 nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen produceren vrijgesteld van de specifieke emissiedoelstelling en de bijdragen voor buitenmatige emissies.
- (5) De procedure voor het verlenen van de afwijking aan kleine fabrikanten wordt vereenvoudigd opdat de fabrikanten meer flexibiliteit wordt geboden met betrekking tot de datum van de afwijkingsaanvraag en de Commissie met betrekking tot het nemen van een besluit tot verlening ervan.
- (6) De afwijkingsprocedure voor nichefabrikanten moet worden voortgezet tot 2020. Teneinde de reductie-inspanningen die nichefabrikanten moeten leveren in overeenstemming te brengen met die welke grote fabrikanten leveren, dient voor de nichefabrikanten vanaf 2020 een doelstelling te gelden die 45 % lager is dan hun gemiddelde specifieke emissies in 2007.
- (7) Om de automobielenindustrie in staat te stellen om langetermijninvesteringen te doen en te innoveren is het wenselijk informatie te verschaffen over de manier waarop de verordening voor de periode na 2020 gewijzigd moet worden. Deze informatie dient gebaseerd te zijn op een beoordeling van het vereiste reductiepercentage in overeenstemming met de langetermijnklimaatdoelstellingen van de Unie en de gevolgen voor de ontwikkeling van kosteneffectieve CO₂-reducerende technologieën voor voertuigen. Het is daarom wenselijk dat deze elementen geëvalueerd worden, de Commissie verslag uitbrengt en er passende voorstellen worden gedaan voor doelstellingen na 2020.
- (8) In de verordening is bepaald dat de Commissie de testprocedures aan een effectbeoordeling onderwerpt om deze in overeenstemming te brengen met de daadwerkelijke CO₂-emissies van auto's. Dit geschiedt via de ontwikkeling van de 'World Light Duty Test'-procedure in het kader van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, maar deze is nog niet afgerond. Daarom zijn in bijlage I bij Verordening (EG) nr. 443/2009 emissiegrenswaarden voor 2020 opgenomen die gemeten zijn overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 en bijlage XII bij Verordening (EG) nr. 692/2008. Wanneer de testprocedures worden gewijzigd, moeten de in bijlage I opgenomen grenswaarden worden aangepast teneinde vergelijkbare strengheid te waarborgen voor de fabrikanten en voertuigcategorieën.
- (9) Artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 443/2009 moet worden aangepast om het concept van onderling verbonden ondernemingen in overeenstemming te brengen met

de bepalingen van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad van 20 januari 2004 betreffende de controle op concentraties van ondernemingen¹¹ en met artikel 3, lid 2, van Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2011 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken¹².

- (10) Bij Verordening (EG) nr. 443/2009 zijn aan de Commissie bevoegdheden verleend om een aantal bepalingen van deze verordening ten uitvoer te leggen in overeenstemming met Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999¹³. Als gevolg van de inwerkingtreding van het Verdrag van Lissabon moeten deze bevoegdheden in overeenstemming worden gebracht met de artikelen 290 en 291 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.
- (11) Om eenvormige voorwaarden voor de tenuitvoerlegging van Verordening (EG) nr. 443/2009 te waarborgen, moeten uitvoeringsbevoegdheden aan de Commissie worden toegekend. Deze bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren¹⁴.
- (12) De bevoegdheid om handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie moet aan de Commissie worden overgedragen voor het aanvullen van de regels inzake afwijkingen van de specifieke emissiedoelstellingen, voor het wijzigen van gegevensvereisten ten behoeve van de CO₂-monitoring en voor het aanpassen van de formules voor de berekening van de specifieke CO₂-emissies in bijlage I aan veranderingen in de voertuigmassawaarde en de regelgevingsprocedure met toetsing voor de meting van specifieke CO₂-emissies die is vastgelegd in Verordening (EG) nr. 715/2007. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau. De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen ervoor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en aan de Raad.
- (13) Het is wenselijk bij het vaststellen van de doelstelling te blijven uitgaan van het lineaire verband tussen het praktische nut van het lichte bedrijfsvoertuig en de CO₂-emissiedoelstelling ervan zoals is vastgesteld in de formules in bijlage I. Op deze manier kunnen immers de diversiteit van de markt voor personenwagens en het vermogen van fabrikanten om tegemoet te komen aan uiteenlopende consumentenbehoeften behouden worden, en kan bijgevolg onrechtmatige marktverstoring vermeden worden.
- (14) De Commissie heeft de beschikbaarheid van voetafdrukgegevens en de toepassing ervan als nutsparameter in de formules in bijlage I beoordeeld. Deze gegevens zijn

¹¹ PB L 24 van 29.1.2004, blz. 1.

¹² PB L 145 van 31.5.2011, blz. 1.

¹³ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

¹⁴ PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.

beschikbaar en de potentiële toepassing ervan is in de effectbeoordeling beoordeeld, op basis waarvan is geconcludeerd dat massa de nutsparameter moet zijn in de formules voor de 2020-doelstelling. Niettemin dienen de lagere kosten en voordelen van een overstap naar voetafdruk als nutsparameter in de toekomstige herziening te worden overwogen.

- (15) Verordening (EG) nr. 443/2009 dient bijgevolg dienovereenkomstig te worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EG) nr. 443/2009 wordt als volgt gewijzigd:

- (1) In artikel 1 wordt de tweede alinea vervangen door:

'In deze verordening is vastgesteld dat vanaf 2020 de gemiddelde CO₂-emissies van nieuwe personenauto's moeten worden beperkt tot 95 g CO₂/km, gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 en bijlage II bij Verordening (EG) nr. 692/2008 en de uitvoeringsbepalingen ervan, en met behulp van innoverende technologie.'

- (2) Aan artikel 2 wordt het volgende lid 4 toegevoegd:

'4. Artikel 4, artikel 8, lid 4, onder b) en c), artikel 9 en artikel 10, lid 1, onder a) en c), zijn niet van toepassing op een fabrikant die samen met alle met hem verbonden ondernemingen minder dan 500 in de EU in het voorgaande kalenderjaar ingeschreven nieuwe personenauto's heeft geproduceerd.'

- (3) In artikel 3, lid 2, onder a), wordt het eerste streepje vervangen door:

'- de bevoegdheid meer dan de helft van de stemrechten uit te oefenen; of'

- (4) Na artikel 5 wordt het volgende artikel ingevoegd:

'Artikel 5 bis

Superkredieten voor de doelstelling van 95 g CO₂/km

1. Bij de berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies telt elke nieuwe personenauto met specifieke CO₂-emissies van minder dan 35 g CO₂/km als 1,3 personenauto's in de periode van 2020 tot en met 2023 en als 1 personenauto vanaf 2024.

2. Het maximum aantal nieuwe personenauto's waarmee rekening wordt gehouden bij de toepassing van de in lid 1 bedoelde vermenigvuldigingsfactoren voor de periode 2020 tot en met 2023 is niet hoger dan het cumulatieve totaal van 20 000 nieuwe inschrijvingen van personenauto's per fabrikant.'

- (5) Artikel 8, lid 9, komt als volgt te luiden:

'9. De Commissie stelt, middels uitvoeringshandelingen, gedetailleerde regels vast voor de monitoring- en de rapporteringprocedures voor gegevens krachtens dit artikel en bij toepassing van bijlage II. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 14, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

De Commissie kan gedelegeerde handelingen vaststellen overeenkomstig artikel 14 bis tot wijziging van bijlage II wat betreft gegevensvereisten en -parameters.'

(6) Artikel 9, lid 3, komt als volgt te luiden:

'3. De Commissie stelt, middels uitvoeringshandelingen, gedetailleerde regelingen vast voor de inning van de bijdragen voor buitenmatige emissies als bedoeld in lid 1. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 14, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.'

(7) Artikel 11 wordt als volgt gewijzigd:

a) In lid 3 wordt de laatste zin geschrapt.

b) In lid 4, tweede alinea, wordt punt b) vervangen door:

'b) als de toepassing geschiedt volgens bijlage I, punt 1, onder a) en b), een doelstelling die een vermindering met 25 % is van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies in 2007 of als één aanvraag wordt ingediend voor een aantal onderling verbonden ondernemingen, een doelstelling die een vermindering met 25 % is van het gemiddelde van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van deze ondernemingen in 2007.'

c) In lid 4 wordt na de tweede alinea het volgende punt c) toegevoegd:

'c) als de toepassing geschiedt volgens bijlage I, punt 1, onder c), een doelstelling die een vermindering van 45 % is van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies in 2007 of als één aanvraag wordt ingediend voor een aantal onderling verbonden ondernemingen, een doelstelling die 45 % lager is dan het gemiddelde van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van deze ondernemingen in 2007.'

(8) b) Lid 8 komt als volgt te luiden:

'8. De Commissie stelt gedelegeerde handelingen vast overeenkomstig artikel 14 bis waarin regels worden vastgesteld ter aanvulling van de leden 1 tot en met 7, betreffende de criteria om in aanmerking te komen voor een afwijking, de inhoud van de aanvragen alsmede de inhoud en beoordeling van de programma's voor de reductie van de specifieke CO₂-emissies.'

(9) In artikel 12, lid 2, komt de eerste zin als volgt te luiden:

'De Commissie stelt gedetailleerde bepalingen vast voor een procedure om de innoverende technologieën als bedoeld in lid 1 goed te keuren middels uitvoeringshandelingen. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 14, lid 2, van deze verordening bedoelde onderzoeksprocedure.'

(10) Artikel 13 wordt als volgt gewijzigd:

a) Lid 2, derde alinea, komt als volgt te luiden:

'Deze maatregelen worden aangenomen middels gedelegeerde handelingen overeenkomstig artikel 14 bis.'

b) In lid 3 wordt de tweede alinea geschrapt.

c) Lid 5 komt als volgt te luiden:

'5. Uiterlijk op 31 december 2014 evalueert de Commissie de specifieke emissiedoelstellingen, modaliteiten en andere elementen van deze verordening teneinde de CO₂-emissiedoelstellingen voor nieuwe personenauto's vast te stellen voor de periode na 2020.'

d) Lid 7 komt als volgt te luiden:

'7. De Commissie wordt gemachtigd gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 14 bis om de formules in bijlage I aan te passen aan eventuele veranderingen in de regelgevende testprocedure voor de meting van specifieke CO₂-emissies die is vastgesteld in Verordening (EG) nr. 715/2007 en Verordening (EG) nr. 692/2008, waarbij zo veel mogelijk wordt gewaarborgd dat de reductievereisten voor fabrikanten en voertuigen van verschillend nut onder de oude en nieuwe testprocedure van vergelijkbare strengheid zijn.'

(11) Artikel 14 komt als volgt te luiden:

'Artikel 14
Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 9 van Beschikking nr. 280/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad ingestelde Comité klimaatverandering. Dat comité is een comité in de betekenis van Verordening (EU) nr. 182/2011.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.'

(12) Het volgende artikel 14 bis wordt ingevoegd:

'Artikel 14 bis
Uitoefening van de delegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.

2. De in artikel 8, lid 9, tweede alinea, artikel 11, lid 8, artikel 13, lid 2, derde alinea, en artikel 13, lid 7, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor onbepaalde tijd met ingang van [de datum waarop deze verordening in werking treedt].

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in de artikel 8, lid 9, tweede alinea, artikel 11, lid 8, artikel 13, lid 2, derde alinea, en artikel 13, lid 7, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

5. Een overeenkomstig artikel 8, lid 9, tweede alinea, artikel 11, lid 8, artikel 13, lid 2, derde alinea, en artikel 13, lid 7, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van [twee maanden] na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie heeft medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met [twee maanden] verlengd

(13) In bijlage I, punt 1, wordt het volgende punt c) toegevoegd:

'c) vanaf 2020:

specifieke CO₂-emissies = $95 + a \times (M - M_0)$

waarbij:

M = de massa van het voertuig in kilogram (kg)

M₀ = de overeenkomstig artikel 13, lid 2, vastgestelde waarde

a = 0,0333.'

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de derde dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter