



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 11.7.2012 г.
COM(2012) 393 final

2012/0190 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Регламент (ЕО) № 443/2009 с оглед определянето на условията за постигане на целта за намаляване на емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили до 2020 г.

{SWD(2012) 213 final}

{SWD(2012) 214 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

- **Общ контекст**

ЕС официално декларира целта си глобалното изменение на климата да се ограничи до повишаване на температурата с 2°C спрямо температурните равнища преди началото на индустриализацията. За постигането на тази цел световните емисии трябва да достигнат най-високото си равнище през 2020 г. и да намалеят най-малко с 50 % в световен мащаб до 2050 г. в сравнение с количествата през 1990 г. Европейският съвет отново потвърди целта на ЕС за намаляване на емисиите с 80 — 95 % до 2050 г. в сравнение с 1990 г. като част от необходимите намаления, които трябва да предприеме групата на развитите държави.

При сегашната политика емисиите на парникови газове („ПГ“) ще намалеят само с около 40 % до 2050 г. В представената от Комисията *„Пътна карта за постигане до 2050 г. на конкурентоспособна икономика с ниска въглеродна интензивност“*¹ се посочва по какъв начин целта за намаляване на вътрешните емисии с 80 % до 2050 г. да бъде осъществена икономически най-ефективно. От пътната карта става ясно, че всички икономически отрасли трябва да допринесат за това, а в зависимост от различните сценарии емисиите, чийто източник е транспортът, трябва до 2030 г. да бъдат от порядъка на +20 — -9 % в сравнение с количествата от 1990 г., след което да намалеят с 54 — 67 % до 2050 г.²

Въпреки че емисиите от другите отрасли като цяло намаляват, автомобилният транспорт е един от малкото отрасли, в които емисиите рязко са се увеличили. За периода от 1990 до 2008 г. емисиите от автомобилния транспорт са се увеличили с 26 %. През 2008 г. на автомобилния транспорт се падат около 70 % от емисиите на CO₂, чийто източник е транспортът³. Това превръща автомобилния транспорт във втория най-голям източник на емисии на парникови газове в ЕС, на който се дължи и една пета от общото количество емисии на CO₂ в ЕС.

През март 2011 г. Комисията прие *„Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“*. С нея се определя стратегия за развитие на транспорта, чиято цел е до 2050 г. да се постигне 60-процентно намаляване на емисиите на парникови газове от транспорта.

- **Регламентът**

С Регламент (ЕО) № 443/2009 се определя рамка за намаляване на емисиите на CO₂ от новия автомобилен парк до 2020 г. В регламента се предвиждат два етапа. За първия период до 2015 г. са определени условията за постигане на съответствие с целта. За втория период до 2020 г. целта не може да влезе в сила, без да бъдат изпълнени необходимите условия, които следва да се определят въз основа на извършен преглед.

¹ COM/2011/0112 окончателен.

² С изключение на емисиите от международния морски транспорт.

³ „Транспортът на ЕС в цифри — 2011 г.“, Европейска комисия.

Тази цел е определена в рамките на процедурата за съвместно вземане на решение и не подлежи на обсъждане при прегледа.

Ако условията не бъдат определени или не бъдат изпълнени, това ще предизвика неблагоприятни последици за производителите на превозни средства и за доставчиците на части, които трябва да имат сигурност относно технологията и превозните средства, необходими за постигането на целта.

Под „условия“ се разбират аспекти на изпълнението, които оказват влияние върху това как се постигат целите по отношение на емисиите. Основните условия в сегашния регламент са кривата на граничните стойности, която се определя от показателя за полезност, и функцията, описваща връзката между показателя за полезност и емисиите на CO₂ (определяне на формата и наклона). Други условия включват схемата за такси за извънредно количество емисии, екологични иновации, дерогации, обединяване на производителите в групи, постепенно въвеждане на целите и предоставяне на облекчения за ограничен период от време.

2. КОНСУЛТАЦИЯ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

Консултации със заинтересованите страни

- *Външни експертни становища*

Външното проучване „Съдействие за преразглеждане на Регламент (ЕО) 443/2009 относно емисиите на CO₂ от автомобили“⁴ подаде основния анализ, залегнал в основата на настоящото предложение. В него се прави оценка на различни условия и свързаните с тях разходи. При оценката на комплексното въздействие на целите за 2020 г. е използван моделът PRIMES-TREMOVE.

- *Консултация със заинтересованите страни*

Проведени бяха официални консултации със заинтересованите страни чрез онлайн въпросник и специално организирана среща. Получената информация от заинтересованите страни беше взета предвид при оценката на възможните различни варианти за регулиране на емисиите на CO₂ от автомобили.

— **Обществена консултация**

През есента на 2011 г. беше проведена обществена консултация онлайн. Като цяло в отговорите личи ясно послание: регламентирането на емисиите от превозните средства е важна мярка, която следва да се предприеме в съответствие с дългосрочните цели по отношение на парниковите газове, да се основава на средната стойност на емисиите от нови превозни средства и да бъде неутрална в технологично отношение. Становищата значително се разминават по въпроса дали сега действащото законодателство работи добре. Изглежда, това се дължи основно на факта, че според мнозина сега действащото законодателство не е достатъчно строго. Налице е силна подкрепа за определянето на

⁴ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/study_car_2011_en.pdf.

цели за периода след 2020 г. независимо от евентуалното предприемане на други мерки. Резултатите от обществената консултация са публикувани в обобщен вид⁵.

– Среща на заинтересованите страни

На 6 декември 2011 г. бе проведена среща на заинтересованите страни. Представено бе завършеното проучване, като бяха публикувани изложенията от срещата и резюме на дискусиите⁶. Участниците не изразиха несъгласие по същество с представения анализ; представителите на НПО застъпиха довода, че тъй като разходите са по-ниски от предварителните очаквания, а емисиите — значително по-ниски от предвиденото, трябва да бъдат заложили по-строги цели.

Оценка на въздействието

Изготвена бе обща оценка на въздействието, върху която се опират настоящото предложение и аналогично предложение за изменение на Регламент (ЕС) № 510/2011. При определянето на вариантите на политиката е възприет широк подход, отчитащ въпроси, свързани със законовата уредба и практическото прилагане, както и проблемите, залегнали в проучванията за анализ на възможните подходи за подобряване на ефективността на законодателството. Анализирани бяха следните аспекти:

- а) вариант, при който не се предприемат никакви мерки;
- б) условия за постигане на целта по отношение на автомобилите;
- в) опростяване и намаляване на административната тежест;
- г) приспособяване към новия цикъл на изпитване;
- д) форма и възискателност на законодателството за периода след 2020 г.

Въз основа на анализа на техните икономически, екологични и социални последици при оценката на въздействието бяха направени следните изводи:

- Показателят за полезност при автомобилите следва да продължи да бъде масата; кривата на граничните стойности следва да продължи да бъде линейна.
- Доказателствата сочат, че наклонът на кривата следва да се определи на относително ниско равнище, за да се намалят пазарните изкривявания.
- Таксите за извънредно количество емисии следва да се запазят в размер на 95 EUR за g/km на превозно средство.
- Регламентът следва да се актуализира, за да се приведе в съответствие с Договора от Лисабон.
- Процедурата за предоставяне на дерогации следва да бъде опростена чрез въвеждането на изключение „*de-minimis*“ за най-малките производители, с

⁵ http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index_en.htm.

⁶ http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index_en.htm.

което те да бъдат освободени от задължението да определят цел за намаляване на емисиите на CO₂. Освен това следва да се осигури възможност за по-голяма гъвкавост по отношение на датата, от която се прилагат дерогациите за малък обем на производство.

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

ЕС вече предприе действия в тази област с Регламент (ЕО) № 443/2009, който стъпва върху разпоредбите на главата в Договора, посветена на околната среда. Единният пазар също е основание да се предприемат действия на равнището на ЕС, а не на равнището на държавите членки, с цел да се осигурят общи изисквания навсякъде в ЕС, като по този начин се сведат до минимум разходите на производителите.

Приемането на предложението няма да доведе до отмяна на съществуващо законодателство.

Обобщение на предлаганите мерки

С настоящото предложение регламентът се изменя с оглед прилагане на условията за постигане на целта от 95 gCO₂/km при новите леки пътнически автомобили до 2020 г. Прилагат се следните основни условия:

- Показателят за полезност продължава да бъде масата на превозното средство в готовност за движение.
- Кривата на граничните стойности остава линейна, с наклон от 60 % спрямо използвания за база парк, който остава автомобилният парк от 2006 г. в съответствие с кривата на граничните стойности за 2015 г.
- За периода 2020 — 2023 г. се въвеждат облекчения за леки автомобили с емисии под 35 gCO₂/km при коефициент 1,3 в рамките на максимум 20 000 превозни средства за един производител за срока на действие на схемата.
- Целта при дерогация за „тясноспециализирано производство“ се актуализира за 2020 г.
- Производители, които отговарят за по-малко от 500 регистрации на нови леки пътнически автомобили годишно, се освобождават от задължението да определят цел за намаляване на емисиите на CO₂.
- Осигурява се възможност за по-голяма гъвкавост по отношение на сроковете за вземане на решения за предоставяне на дерогации за малък обем на производство.
- Екологичните иновации се запазват, ако се използва ревизирана процедура за изпитване.
- Таксите за извънредно количество емисии се запазват в размер на 95 EUR за g/km на превозно средство.

- Разпоредбите относно процедурата на комитета се актуализират за привеждането им в съответствие с Договора от Лисабон.

Тъй като за промишлеността е от полза да разполага с ориентировъчни насоки за регулаторния режим, който ще се прилага след 2020 г., в предложението се предвижда да се извърши допълнителен преглед не по-късно от 31 декември 2014 г.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението не изисква допълнителни финансови средства.

5. НЕЗАДЪЛЖИТЕЛНИ ЕЛЕМЕНТИ

- Клауза за преглед/преразглеждане/изтичане на срока на действие

Предложението включва клауза за преразглеждане.

- Европейско икономическо пространство

Предложеният акт е от значение за ЕИП и поради това следва да обхваща Европейското икономическо пространство.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Регламент (ЕО) № 443/2009 с оглед определянето на условията за постигане на целта за намаляване на емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили до 2020 г.

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 192, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет⁷,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите⁸,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Съгласно член 13, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили като част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства⁹ от Комисията се изисква да извърши преглед на условията за постигане на целта от 95 g CO₂/km до 2020 г. по икономически най-ефективен начин, по-специално по отношение на формулата в приложение I и дерогациите по член 11. Предложението за изменение на регламента следва да бъде формулирано по начин, който е възможно най-неутрален от гледна точка на конкуренцията и допринася за социалната справедливост и устойчивостта.
- (2) Целесъобразно е да се уточни, че за целите на проверката на съответствието спрямо целта от 95gCO₂/km емисиите на CO₂ следва да продължат да се измерват в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за

⁷ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

⁸ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

⁹ ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 1.

ремонт и техническо обслужване на превозни средства¹⁰, както и в съответствие с мерките за прилагането му и иновативните технологии.

- (3) Предвид високите разходи за изследвания и развитие, както и за производство на единица продукция на ранните поколения превозни средства с много ниски емисии на въглерод, е целесъобразно като временна мярка и в ограничена степен да се ускори и улесни процесът по въвеждането им на пазара на Съюза в началните етапи на тяхното предлагане на пазара.
- (4) Предвид непропорционалното въздействие върху най-малките производители поради необходимостта да постигнат съответствие с целите за специфични емисии, определени въз основа на полезността на превозното средство, както и голямата административна тежест на процедурата за предоставяне на дерогации и незначителните ползи по отношение на избегнатите количества CO₂ от превозните средства, продадени от тези производители, целта за специфични емисии и таксата за извънредно количество емисии не се прилагат по отношение на производителите, които отговарят за по-малко от 500 нови леки пътнически автомобили годишно.
- (5) Процедурата за предоставяне на дерогации на малките производители следва да бъде опростена, за да се осигури възможност за по-голяма гъвкавост на сроковете за подаване на заявление за дерогация от тези производители и за вземане на решение за предоставянето ѝ от Комисията.
- (6) Процедурата за предоставяне на дерогации на тясноспециализираните производители следва да бъде продължена до 2020 г. При все това с оглед да се гарантира, че усилията за намаляване на емисиите от страна на тясноспециализираните производители са съпоставими с тези на едрите производители, от 2020 г. следва да се прилага цел, която е с 45 % по-ниска в сравнение със средните специфични емисии на тясноспециализираните производители през 2007 г.
- (7) За да може автомобилната промишленост да извършва дългосрочни инвестиции и иновации, желателно е да се предоставят ориентировъчни насоки за това по какъв начин следва да бъде изменен настоящият регламент за периода след 2020 г. Тези ориентировъчни насоки трябва да се основават на оценка на необходимите темпове за намаляване на емисиите в съответствие с дългосрочните цели на Съюза по отношение на климата и с оглед на последиците за развитието на икономически ефективна технология за намаляване на емисиите от CO₂ при автомобилите. Поради това е желателно да се извърши преглед на тези аспекти и Комисията да представи доклад, както и, ако е целесъобразно, предложения за цели за периода след 2020 г.
- (8) В регламента се изисква Комисията да направи оценка на въздействието, с която да извърши преглед на процедурите за изпитване, така че те да отразяват в подходяща степен действителното поведение на автомобилите по отношение на емисиите на CO₂. Тази задача се осъществява чрез разработването на световна процедура за изпитване на лекотоварните превозни средства в рамките на Икономическата комисия за Европа на ООН, но все още не е приключила. С

¹⁰ ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1.

оглед на гореизложеното в приложение I към Регламент (ЕО) № 443/2009 се определят гранични стойности на емисиите за 2020 г., измерени в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007 и приложение XII към Регламент (ЕО) № 692/2008. При промяна на процедурите за изпитване граничните стойности, определени в приложение I, следва да бъдат коригирани, за да се осигури съпоставима строгост по отношение на производителите и класовете превозни средства.

- (9) Целесъобразно е да се даде нова формулировка на разпоредбите в член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 443/2009, за да се гарантира, че понятието за свързани предприятия е в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета от 20 януари 2004 г. относно контрола върху концентрациите между предприятия¹¹, както и с член 3, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 510/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2011 г. за определяне на стандарти за емисиите от нови леки търговски превозни средства като част от цялостния подход на Съюза за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства¹².
- (10) С Регламент (ЕО) № 443/2009 на Комисията се предоставят правомощия за изпълнение на някои от разпоредбите на посочения регламент в съответствие с процедурите, предвидени в Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г.¹³ Вследствие на влизането в сила на Договора от Лисабон тези правомощия трябва да бъдат приведени в съответствие с членове 290 и 291 от Договора за функционирането на Европейския съюз.
- (11) С цел осигуряване на еднакви условия за прилагането на Регламент (ЕО) № 443/2009 на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията¹⁴.
- (12) Правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да бъде делегирано на Комисията с цел да се допълнят правилата за предоставяне на дерогации по отношение на целите за специфични емисии, да се изменят изискванията относно данните за целите на мониторинга на емисиите на CO₂ и да се адаптират формулите за изчисляване на специфичните емисии на CO₂ в приложение I съобразно промените в стойността на масата на превозното средство и регламентираната процедура за изпитване, която се използва за измерването на специфичните емисии на CO₂, посочена в Регламент (ЕО) № 715/2007. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище. При подготовката и изготвянето на делегираните актове Комисията следва да осигури едновременното и своевременно предаване на съответните документи по подходящ начин на Европейския парламент и Съвета.

¹¹ ОВ L 24, 29.1.2004 г., стр. 1.

¹² ОВ L 145, 31.5.2011 г., стр. 1.

¹³ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

¹⁴ ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13.

- (13) Целесъобразно е да се запази подходът за определяне на целта въз основа на линейна зависимост между полезността на автомобила и неговата цел за емисиите на CO₂, изразена чрез формулите в приложение I, тъй като това позволява да се запази многообразието на пазара на леки пътнически автомобили и способността на производителите да задоволяват различни потребителски нужди, като по този начин се избягва всякакво необосновано нарушаване на пазара.
- (14) Комисията направи оценка на наличието на данни за отпечатъка и неговото използване като показател за полезност във формулите в приложение I. Тези данни са налице и потенциалното им използване бе разгледано в оценката на въздействието, въз основа на която бе направено заключението, че във формулата за 2020 г. като показател за полезност следва да се използва масата на превозното средство.
- (15) Поради това Регламент (ЕО) № 443/2009 следва да бъде съответно изменен,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕО) № 443/2009 се изменя, както следва:

- (1) В член 1 втората алинея се заменя със следното:

„С настоящия регламент се определя приложима от 2020 г. нататък цел за средни емисии от 95 g CO₂/km за новия автомобилен парк, измерени в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007, приложение XII към Регламент (ЕО) № 692/2008 и мерките за прилагането му, както и чрез иновативни технологии.“

- (2) В член 2 се добавя следният параграф 4:

„4. Разпоредбите на член 4, член 8, параграф 4, букви б) и в), член 9 и член 10, параграф 1, букви а) и в) не се прилагат по отношение на производител, който заедно с всички свои свързани предприятия отговаря за по-малко от 500 нови леки пътнически автомобили, регистрирани в ЕС през предходната календарна година.“

- (3) В член 3, параграф 2, буква а) първото тире се заменя със следното:

„ — правомощия да упражнява повече от половината от правата на глас; или“

- (4) Въмква се следният член 5а:

„Член 5а

Облекчения по отношение на целта от 95 g CO₂/km

1. При изчисляването на средните специфични емисии на CO₂ всеки нов лек пътнически автомобил със специфични емисии на CO₂ под 35 g CO₂/km се

счита за 1,3 леки автомобили за периода 2020 — 2023 г. и за 1 лек автомобил от 2024 г. нататък.

2. Максималният брой нови леки пътнически автомобили, който се взема предвид, когато за периода 2020 — 2023 г. се прилагат посочените в параграф 1 коефициенти, не може да превишава общо 20 000 нови регистрации на леки пътнически автомобили за един производител.“

(5) В член 8 параграф 9 се заменя със следното:

„9. Комисията приема с актове за изпълнение подробни правила относно процедурите за мониторинга и отчитането на данни по настоящия член и за прилагането на приложение II. Актовете за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2.

Комисията може да приема делегирани актове в съответствие с член 14а с цел да се измени приложение II по отношение на изискванията относно данните и параметрите на данните.“

(6) В член 9 параграф 3 се заменя със следното:

„3. Комисията приема с актове за изпълнение подробни условия за събиране на таксите за извънредни количества емисии по параграф 1. Актовете за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2.“

(7) Член 11 се изменя, както следва:

а) в параграф 3 последното изречение се заличава.

б) в параграф 4, втора алинея буква б) се заменя със следното:

„б) ако заявлението е във връзка с приложение I, точка 1, букви а) и б), цел, която представлява 25-процентно намаление на средните специфични емисии на CO₂ през 2007 г. или, когато дадено заявление се подава по отношение на няколко свързани предприятия — 25-процентно намаление на средната стойност на средните специфични емисии на CO₂ на тези предприятия през 2007 г.“

в) В параграф 4, втора алинея се добавя следната буква в):

„в) ако заявлението е във връзка с приложение I, точка 1, буква в), цел, която представлява 45-процентно намаление на средните специфични емисии на CO₂ през 2007 г. или, когато дадено заявление се подава по отношение на няколко свързани предприятия — 45-процентно намаление на средната стойност на средните специфични емисии на CO₂ на тези предприятия през 2007 г.“

(8) б) параграф 8 се заменя със следното:

„8. Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 14а, с които се определят правила, допълващи разпоредбите на параграфи 1 — 7 от настоящия член по отношение на критериите за предоставяне на дерогации, за съдържанието на заявленията, както и за съдържанието и оценката на програмите за намаляване на специфичните емисии на CO₂.“

(9) В член 12, параграф 2 първото изречение се заменя със следното:

„Комисията приема с актове за изпълнение подробни разпоредби за процедура за одобряване на иновативни технологии по параграф 1. Актовете за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2 от настоящия регламент.“

(10) Член 13 се изменя, както следва:

а) В параграф 2 третата алинея се заменя със следното:

„Тези мерки се приемат с делегирани актове в съответствие с член 14а.“

б) В параграф 3 втората алинея се заличава.

в) параграф 5 се заменя със следното:

„5. В срок до 31 декември 2014 г. Комисията извършва преглед на целите за специфичните емисии, условията и други аспекти от настоящия регламент с оглед определянето на цели за емисиите на CO₂ за нови леки пътнически автомобили за периода след 2020 г.“

г) параграф 7 се заменя със следното:

„7. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 14а с цел да бъдат адаптирани формулите в приложение I, така че да бъдат отразени възможни промени в регламентираната процедура за изпитване, която се използва за измерването на специфичните емисии на CO₂, посочена в Регламент (ЕО) № 715/2007 и Регламент (ЕО) № 692/2008, като се гарантира, че при старите и новите процедури на изпитване се прилагат съпоставимо строги изисквания за намаляване на емисиите по отношение на производителите и превозните средства с различна полезност.“

(11) Член 14 се заменя със следното:

„Член 14

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от Комитета по изменение на климата, създаден с член 9 от Решение № 280/2004/ЕО на Европейския парламент и на Съвета. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.“

(12) Вмъква се следният член 14а:

„Член 14а

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 8, параграф 9, втора алинея, член 11, параграф 8, член 13, параграф 2, трета алинея и член 13, параграф 7, се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от [датата на влизане в сила на настоящия регламент].
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 8, параграф 9, втора алинея, член 11, параграф 8, член 13, параграф 2, трета алинея и член 13, параграф 7, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и Съвета.
5. Делегиран акт, приет съгласно член 8, параграф 9, втора алинея, член 11, параграф 8, член 13, параграф 2, трета алинея и член 13, параграф 7, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.“

(13) В точка 1 от приложение I се добавя следната буква в):

„в) от 2020 г.:

Специфични емисии на CO₂ = 95 + a × (M — M₀)

където:

M = масата на превозното средство в килограми (kg)

M₀ = стойността, приета съгласно член 13, параграф 2

$$a = 0,0333.$$

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на третия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател