

II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2018/258

ze dne 21. února 2018,

kterým se mění prováděcí nařízení (EU) č. 725/2011 za účelem jeho přizpůsobení změnám v regulačním zkušebním postupu a zjednodušení správních postupů pro podávání žádostí a certifikací

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel ⁽¹⁾, a zejména na čl. 12 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Komise dne 1. června 2017 přijala celosvětově harmonizovaný zkušební postup pro lehká vozidla (WLTP) popsany v nařízení Komise (EU) 2017/1151 ⁽²⁾. Tímto postupem se nahrazuje nový evropský jízdní cyklus (NEDC) zmiňovaný v příloze XII nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ⁽³⁾. Od roku 2021 se má soulad s cíli pro emise CO₂ stanovenými v nařízení (ES) č. 443/2009 ověřovat na základě emisí CO₂ určených podle postupu WLTP. Od tohoto data by se měla na základě WLTP určovat také snížení CO₂ dosažená prostřednictvím ekologických inovací.
- (2) Za účelem zohlednění změn v regulačním zkušebním postupu a s přihlédnutím k postupu pro korelaci hodnot CO₂ na základě WLTP s příslušnými hodnotami CO₂ podle NEDC uvedenému v prováděcím nařízení Komise (EU) 2017/1153 ⁽⁴⁾ je nutné změnit prováděcí nařízení Komise (EU) č. 725/2011 ⁽⁵⁾.
- (3) Aby byl zajištěn hladký přechod z cyklu NEDC na postup WLTP, mělo by být možné podat žádost o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace podle NEDC do 31. prosince 2019 a podle WLTP od vstupu tohoto nařízení v platnost.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 1.

⁽²⁾ Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení Komise (ES) č. 692/2008 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 1).

⁽³⁾ Nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008, kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 199, 28.7.2008, s. 1).

⁽⁴⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/1153 ze dne 2. června 2017, kterým se stanoví metodika pro stanovení korelačních parametrů nezbytných pro zohlednění změn v regulačním zkušebním postupu a kterým se mění nařízení (EU) č. 1014/2010 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 679).

⁽⁵⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 725/2011 ze dne 26. července 2011, kterým se stanoví postup schvalování a certifikace inovativních technologií ke snižování emisí CO₂ z osobních automobilů podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 (Úř. věst. L 194, 26.7.2011, s. 19).

- (4) Ačkoli Komise schválila více než dvacet ekologických inovací, zavádění těchto technologií výrobci u vozidel v Evropské unii bylo do roku 2017 poměrně omezené. Za účelem podpory širšího využívání těchto technologií a získání co nejvyššího potenciálu pro snížení emisí CO₂ z osobních automobilů by měly být postupy schvalování a certifikace zjednodušeny.
- (5) Snížení limitu pro snížení emisí na 0,5 g CO₂/km pravděpodobně podpoří širší využívání inovativních technologií schopných zajistit snížení emisí CO₂. Aby však bylo zajištěno, že těchto snížení emisí CO₂ bude skutečně dosaženo, je nezbytné, aby byla velmi přesně stanovena. Je proto zapotřebí posoudit a vyčíslit nejistotu, která je spojena s metodami pro prokazování snížení emisí, a tuto nejistotu zohlednit při certifikaci snížení emisí CO₂ schvalovacím orgánem. Je záhodno sladit změnu limitu pro snížení emisí se zavedením postupu WLTP, a pro žádosti podané s odkazem na WLTP by měl tudíž platit nový limit.
- (6) Pro účely prokazování snížení emisí CO₂ by v případě, že toto snížení není závislé na vozidle, mělo být za účelem zjednodušení jeho určování a jeho větší přesnosti možné provádět zkoušky pro jednotlivé součásti.
- (7) Aby se zjednodušila certifikace snížení emisí CO₂, mělo by být žadateli umožněno v žádosti o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace navrhnout kromě podrobné zkušební metody pro stanovení tohoto snížení zjednodušenou metodu hodnocení nebo předem definovaná snížení emisí CO₂. Při použití těchto zjednodušených metod nebo předem definovaných snížení emisí CO₂ by snížení emisí certifikovaná schvalovacími orgány měla být stanovena umírněným způsobem odrážejícím nejnížší prokázanou míru snížení.
- (8) Technologie, které jsou již určitou dobu na trhu široce dostupné, nelze považovat za inovativní ve smyslu článku 12 nařízení (ES) č. 443/2009 a neměly by být způsobilé ke schválení jako ekologické inovace. S cílem vytvořit správné pobídky je proto vhodné nahradit referenční rok 2009 jakožto základ pro určování inovativnosti určité technologie dynamickým referenčním rokem. Nový dynamický referenční rok by měl platit pro žádosti podané od 1. ledna 2020.
- (9) Pokud Komise na základě zkušeností získaných posouzením vícero inovativních technologií s těmiž charakteristikami dospěje k závěru, že bylo uspokojivě a přesvědčivě prokázáno, že tyto technologie splňují kritéria způsobilosti uvedené v článku 12 nařízení (ES) č. 443/2009, nebo pokud určitá technologie není závislá na specifických parametrech vozidla daných výrobcem, mělo by být možné schválit danou inovativní technologii jako ekologickou inovaci rozhodnutím, jež všem výrobcům za předpokladu splnění podmínek stanovených v příslušném rozhodnutí umožní certifikovat na jeho základě snížení emisí CO₂.
- (10) U některých inovativních technologií je nutné získat na podporu předpokladů uvedených v žádosti o schválení inovativní technologie jako ekologické inovace a parametrů navržených ve zkušební metodě průkazné statistické údaje. V zájmu získání co nejširších souborů údajů by mělo být možné, aby skupina výrobců nebo dodavatelů směla podat společnou žádost. V takovém případě by tato skupina měla mít možnost podat žádost obsahující několik zpráv o ověření, je-li to nutné z důvodů důvěrnosti údajů nebo hospodářské soutěže.
- (11) Aby byla zajištěna správnost certifikovaných snížení emisí CO₂, která výrobci používají pro účely splnění cílových hodnot, měla by být Komise schopna rychle reagovat a informovat výrobce, zjistí-li, nebo je-li informována o tom, že ve zkušební metodě nebo inovativní technologii existují odchylky nebo nesrovnalosti, které by mohly ovlivnit míru certifikovaných snížení emisí.
- (12) Ze zkušeností vyplývá, že může být nutné upravit zkušební metody uvedené v rozhodnutích o schválení určité ekologické inovace, za účelem mimo jiné zohlednění technického vývoje nebo rozšíření působnosti rozhodnutí o schválení na širší škálu vozidel. Původní žadatel i Komise by tudíž měli mít možnost iniciovat změnu těchto rozhodnutí.
- (13) Prováděcí nařízení (EU) č. 725/2011 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.
- (14) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro změnu klimatu,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Prováděcí nařízení (EU) č. 725/2011 se mění takto:

1) Článek 2 se mění takto:

a) v odstavci 2 se první věta nahrazuje tímto:

„Žádost o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace může být podána podle tohoto nařízení, pokud jsou splněny tyto podmínky:“;

b) v odstavci 2 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) touto technologií byla vybavena nejvýše 3 % všech nových osobních automobilů zaregistrovaných v roce 2009 v případě žádostí podaných do 31. prosince 2019 nebo nejvýše 3 % všech nových osobních automobilů zaregistrovaných v roce n–4 v případě žádostí podaných od 1. ledna 2020, přičemž rokem n je rok podání žádosti;“;

c) doplňuje se nový odstavec 3, který zní:

„3. Žádost o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace může být podána s odkazem na standardní zkušební postup podle:

a) nového evropského jízdního cyklu, na nějž odkazuje příloha XII nařízení (ES) č. 692/2008, do 31. prosince 2019;

b) celosvětově harmonizovaného zkušební postupu pro lehká vozidla (WLTP), na nějž odkazuje nařízení Komise (EU) 2017/1151 (*) od 14. března 2018.

(*) Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení Komise (ES) č. 692/2008 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 1).“

2) Článek 3 se mění takto:

i) písmeno c) se nahrazuje tímto:

„c) „žadatelem“ se rozumí výrobce nebo dodavatel, případně skupina výrobců nebo dodavatelů, podávající žádost o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace;“;

ii) doplňuje se nové písmeno f), které zní:

„f) „žádajícím“ se rozumí výrobce nebo dodavatel, případně skupina výrobců nebo dodavatelů, žádající o změnu rozhodnutí o schválení inovativní technologie jako ekologické inovace.“

3) Článek 4 se mění takto:

a) název se nahrazuje tímto:

„Článek 4

Žádost o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace“;

b) odstavec 2 se mění takto:

i) úvodní věta se nahrazuje tímto:

„Žádost o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace obsahuje:“;

ii) písmeno e) se nahrazuje tímto:

„e) metodu, která bude použita pro prokázání snížení emisí CO₂ prostřednictvím dané inovativní technologie, včetně odkazu na použitelný standardní zkušební postup v souladu s čl. 2 odst. 3, nebo, pokud Komise tuto metodu již schválila, odkazu na schválenou metodu;“;

iii) vkládá se nové písmeno ea), které zní:

„ea) v příslušných případech kromě metody podle písmene e) zjednodušenou metodu pro hodnocení snížení emisí CO₂, která mají být certifikována, nebo předem definované hodnoty snížení emisí CO₂, jež mají být použity pro účely certifikace všech vozidel vybavených danou inovativní technologií;“;

iv) v písmeni f) se body i) a ii) nahrazují tímto:

„i) snížení emisí dosažené použitím dané inovativní technologie, stanovené v souladu s písmeny e), případně ea), splňuje příslušný limit uvedený v čl. 9 odst. 1, s ohledem na opotřebení této technologie po určité době,

ii) snížení emisí CO₂ prostřednictvím dané inovativní technologie nepodléhá standardnímu zkušebnímu postupu měření CO₂ uvedenému v čl. 12 odst. 2 písm. c) nařízení (ES) č. 443/2009 a v čl. 2 odst. 3 tohoto nařízení, nebo mu podléhá pouze částečně;“;

v) doplňuje se nový bod iv), který zní:

„iv) hodnota snížení emisí CO₂, již lze přiřadit určitému vozidlu v okamžiku certifikace při použití zjednodušené metody hodnocení nebo předem definovaných hodnot snížení emisí CO₂ zmíněných v písmeni ea), je nižší nebo rovna snížení emisí, jehož bylo dosaženo díky použití dané inovativní technologie, stanovenému pomocí zkušební metody podle písmene e), včetně jakýchkoli případných vzájemných působení s dalšími schválenými ekologickými inovacemi.“

4) Článek 5 se mění takto:

a) název se nahrazuje tímto:

„Článek 5

Standard a ekologické inovace“;

b) v odstavci 1 se písmena a) a b) nahrazují tímto:

„a) vozidlo s ekologickou inovací, které má být vybaveno danou inovativní technologií, nebo případně danou inovativní technologií jako samostatnou součást vozidla;

b) standardní vozidlo, které nemá být vybaveno danou inovativní technologií, ale které je ve všech ostatních aspektech totožné s vozidlem s ekologickou inovací, nebo případně standardní technologií jako samostatnou součást vozidla;“;

c) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Pokud lze podle názoru žadatele prokázat údaje podle článků 8 a 9 jinými prostředky, než je uvedeno v odstavci 1, obsahuje žádost o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace nezbytné informace zdůvodňující tento závěr a metodu poskytující rovnocenné výsledky;“;

d) doplňuje se nový odstavec 3, který zní:

„3. Pokud je žádost o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace podána s odkazem na WLTP, jak se uvádí v čl. 2 odst. 3 písm. b), je standardním vozidlem z dané interpolační rodiny, které představuje nejhorší možný případ pro účely prokázání snížení emisí díky použití dané ekologické inovace.

V případě uvedeném ve druhém pododstavci bodu 1.2.3.1 dílčí přílohy 6 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151 je standardním vozidlem zkušební vozidlo H.

Volba standardního vozidla musí být podložena spolehlivými a nezávislými statistickými údaji, na jejichž základě lze vyvodit ověřitelné předpoklady ohledně vhodnosti a reprezentativnosti daného standardního vozidla.“

5) Článek 7 se mění takto:

a) vkládá se nový odstavec 1a, který zní:

„1a. Je-li žadatelem skupina výrobců nebo dodavatelů, platí následující podmínky:

- a) nezávislý a autorizovaný subjekt v příslušných případech provádí ověření uvedená v odst. 2 písm. a) až e) u každého člena žádající skupiny, v závislosti na obsahu žádosti o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace;
- b) je-li to žádoucí z důvodů důvěrnosti údajů nebo hospodářské soutěže, mohou členové žádající skupiny předložit několik zpráv o ověření pro různé soubory údajů na podporu téže žádosti.“;

b) odstavec 2 se mění takto:

i) vkládá se nové písmeno ca), které zní:

„ca) v případě uvedeném v čl. 4 odst. 2 písm. ea) ověří, zda jsou zjednodušená metoda hodnocení nebo předem definované hodnoty úspor CO₂ zmíněné v uvedeném písmeni vhodné pro certifikaci snížení emisí CO₂ u příslušných vozidel uvedených v čl. 4 odst. 2 písm. d) a splňují minimální požadavky uvedené v čl. 4 odst. 2 písm. f) bodě iv);“;

ii) doplňuje se nový pododstavec, který zní:

„Pro účely písmen c) a ca) nezávislý a autorizovaný subjekt poskytne zkušební protokoly použité pro ověření.“;

c) v odstavci 3 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Pro účely certifikace snížení emisí CO₂ v souladu s článkem 11 zpracuje nezávislý a autorizovaný subjekt na žádost výrobce zprávu o vzájemném působení několika ekologických inovací, jimiž je vybaven jeden typ, varianta, verze nebo v příslušných případech interpolační rodina vozidla.“

6) Článek 8 se mění takto:

a) v odstavci 1 se písmena a) a b) nahrazují tímto:

- „a) emise CO₂ ze standardního vozidla a z vozidla s ekologickou inovací vybaveného fungující inovativní technologií, jež jsou výsledkem použití metody zmíněné v čl. 4 odst. 2 písm. e) a v příslušných případech použití zjednodušené metody hodnocení zmíněné v čl. 4 odst. 2 písm. ea);
- b) emise CO₂ ze standardního vozidla a z vozidla s ekologickou inovací vybaveného fungující inovativní technologií, jež jsou výsledkem použití standardního zkušební postupu stanoveného v souladu s čl. 2 odst. 3 písm. a) nebo b).“;

b) v odstavci 2 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„V případě žádostí o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace podaných s odkazem na čl. 2 odst. 3 písm. b) se za účelem stanovení snížení emisí posoudí a vyčíslí nejistota. Vyčíslená nejistota se odečte od celkové hodnoty snížení emisí.“;

c) doplňuje se nový odstavec 3, který zní:

„3. V případě předem definovaných hodnot snížení emisí CO₂ navržených v souladu s čl. 4 odst. 2 písm. ea) se tyto hodnoty stanoví na úrovni nižší nebo rovné celkovému snížení emisí stanovenému v souladu s odstavcem 2.“

7) Článek 9 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Minimální snížení emisí dosažené v souladu s čl. 8 odst. 2 pomocí inovativní technologie činí:

a) 1 g CO₂/km v případě žádostí podaných s odkazem na čl. 2 odst. 3 písm. a);

b) 0,5 g CO₂/km v případě žádostí podaných s odkazem na čl. 2 odst. 3 písm. b).“;

b) v odstavci 2 se slova „standardního zkušební cyklu“ nahrazují slovy „standardního zkušební postupu“ a slova „standardnímu zkušebnímu cyklu“ slovy „standardnímu zkušebnímu postupu“.

8) Název článku 10 se nahrazuje tímto:

„Článek 10

Posuzování žádostí o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace“.

9) Článek 11 se mění takto:

a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Certifikované snížení emisí CO₂ prostřednictvím dané ekologické inovace, jež bylo prokázáno v souladu s příslušným rozhodnutím o schválení dané inovativní technologie jako ekologické inovace, se uvede zvlášť v dokumentaci o schválení typu i v prohlášení o shodě v souladu se směrnicí 2007/46/ES na základě zkoušek provedených technickými zkušebnami v souladu s článkem 11 uvedené směrnice s použitím schválené zkušební metody.

V závislosti na požadavcích uvedených v rozhodnutí o schválení se vyčíslená nejistota podle čl. 8 odst. 2 odečte od celkového snížení emisí, jež má být certifikováno. Pokud je snížení emisí CO₂ prostřednictvím určité ekologické inovace u určitého typu, varianty, verze a v příslušných případech interpolační rodiny nižší než příslušný limit uvedený v čl. 9 odst. 1, toto snížení se necertifikuje.

V případě, že jsou v rozhodnutí o schválení uvedena předem definovaná snížení emisí CO₂ stanovená v souladu s čl. 4 odst. 2 písm. ea), může být příslušná předem definovaná hodnota snížení emisí zanesena přímo do dokumentace o schválení typu, je-li schvalovací orgán s to potvrdit, že dané vozidlo je vybaveno příslušnou technologií v souladu se specifikacemi uvedenými v rozhodnutí o schválení.“;

b) v odst. 4 druhém pododstavci se hodnota „1 g CO₂/km“ nahrazuje hodnotou „0,5 g CO₂/km“.

10) Článek 12 se mění takto:

a) v odstavci 1 se za druhý pododstavec vkládá nový pododstavec, který zní:

„Pokud Komise zjistí, nebo je informována o tom, že ve zkušební metodě nebo inovativní technologii existují odchylky nebo nesrovnalosti oproti informacím, které obdržela jako součást žádosti o schválení dané inovativní technologie jako ekologické inovace, může to také oznámit výrobci.“;

b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Výrobce, u něhož se certifikované snížení emisí CO₂ přestane brát v úvahu, může požádat o novou certifikaci dotčených vozidel postupem podle článku 11, nebo může případně podat žádost o změnu rozhodnutí o schválení v souladu s článkem 12a, kterou doloží údaji potřebnými k potvrzení vhodnosti zkušební metody a úrovně snížení emisí CO₂ dosažené díky použití dané inovativní technologie.“

11) Vkládá se nový článek 12a, který zní:

„Článek 12a

Změna rozhodnutí o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace

1. Výrobce nebo dodavatel, včetně původního žadatele, může Komisi podat žádost o změnu stávajícího rozhodnutí o schválení. Žádost a veškerá podkladová dokumentace se podává též elektronickou poštou nebo na nosiči elektronických dat nebo prostřednictvím serveru spravovaného Komisí. V písemné žádosti je uveden seznam podkladové dokumentace.

2. Spolu s žádostí o změnu musí být poskytnuty tyto informace a údaje:
- a) kontaktní údaje žadajícího;
 - b) odkaz na rozhodnutí o schválení, které má být změněno;
 - c) popis navrhovaných změn a shrnutí tohoto popisu;
 - d) údaje prokazující nezbytnost a vhodnost navrhovaných změn;
 - e) údaje prokazující, že snížení emisí, jehož bylo dosaženo prostřednictvím dané inovativní technologie, stanovené s použitím pozměněné zkušební metody, nebo případně nové nebo pozměněné zjednodušené metody hodnocení, nebo předem definovaných hodnot snížení CO₂, splňuje příslušný limit uvedený v čl. 9 odst. 1, s ohledem na opotřebení této technologie po určité době;
 - f) zvláštní zpráva o validaci vypracovaná nezávislým a autorizovaným subjektem, která potvrzuje, že:
 - i) pozměněná zkušební metoda splňuje požadavky uvedené v čl. 6 odst. 1, případně požadavky uvedené v čl. 4 odst. 2 písm. f) bodě iv);
 - ii) snížení emisí, jehož bylo dosaženo prostřednictvím dané inovativní technologie, stanovené s použitím pozměněné zkušební metody, nebo případně nové nebo pozměněné zjednodušené metody hodnocení, nebo předem definovaných hodnot snížení CO₂, splňuje příslušný limit uvedený v čl. 9 odst. 1, s ohledem na opotřebení této technologie po určité době.
3. Po přijetí žádosti o změnu Komise zveřejní souhrnný popis navrhovaných změn zmíněný v odst. 2 písm. c).
4. Komise žádost o změnu posoudí, a nejsou-li vzneseny námitky ohledně vhodnosti navrhovaných změn, do devíti měsíců od obdržení úplné žádosti příslušné rozhodnutí o schválení změn.

V pozměněném rozhodnutí o schválení se v nezbytných případech blíže určí jeho použitelnost a údaje požadované pro certifikaci snížení emisí CO₂ v souladu s článkem 11 tohoto nařízení, s výhradou použití výjimek z práva veřejnosti na přístup k dokumentům uvedených v nařízení (ES) č. 1049/2001.

5. Komise může požadovat úpravy navrhovaných změn. Komise v takovém případě konzultuje navrhované změny s žadajícím a s dalšími zúčastněnými stranami, včetně původního žadatele o schválení inovativní technologie jako ekologické inovace, a případně zohlední obdržené připomínky.

6. Lhůta pro posouzení může být prodloužena o pět měsíců, pokud Komise shledá, že vzhledem ke složitosti dané inovativní technologie a příslušné pozměněné zkušební metody nebo z důvodu rozsahu a obsahu žádosti o změnu nelze žádost náležitě posoudit v rámci devítiměsíční lhůty pro posouzení.

Komise informuje žadajícího o případném prodloužení lhůty pro posouzení do 40 dnů od přijetí žádosti.

7. Komise může kdykoli rozhodnutí o schválení změnit z vlastní iniciativy, zejména za účelem zohlednění technického pokroku. Komise změny, jejichž provedení zvažuje, konzultuje s původním žadatelem o schválení inovativní technologie jako ekologické inovace a s dalšími zúčastněnými stranami, a je-li to namíste, zohlední obdržené připomínky.“

12) Článek 14 se zrušuje.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 21. února 2018.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER
