



Bruxelles, le 21.2.2018
C(2018) 965 final

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) .../... DE LA COMMISSION

du 21.2.2018

**modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 725/2011 aux fins de l'adapter à la
modification de la procédure d'essai réglementaire et de simplifier les procédures
administratives de demande et de certification**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) .../... DE LA COMMISSION

du 21.2.2018

modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 725/2011 aux fins de l'adapter à la modification de la procédure d'essai réglementaire et de simplifier les procédures administratives de demande et de certification

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers¹, et notamment son article 12, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) La procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP) décrite dans le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission² a été adoptée par la Commission le 1^{er} juin 2017. Le cycle d'essai WLTP remplace le nouveau cycle européen de conduite (NEDC) décrit à l'annexe XII du règlement (CE) n° 692/2008³. À partir de 2021, il conviendra de vérifier le respect des objectifs en matière d'émissions de CO₂ fixés dans le règlement (CE) n° 443/2009 sur la base des émissions de CO₂ déterminées conformément au cycle d'essai WLTP. À partir de cette date, les réductions d'émissions de CO₂ obtenues au moyen d'éco-innovations devront aussi être déterminées selon le cycle d'essai WLTP.
- (2) Afin de rendre compte de la modification de la procédure d'essai réglementaire et compte tenu de la procédure de corrélation des valeurs CO₂ WLTP et des valeurs CO₂ NEDC correspondantes figurant dans le règlement d'exécution (UE) 2017/1153 de la

¹ JO L 140 du 5.6.2009, p. 1.

² Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 1).

³ Règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO L 199 du 28.7.2008, p. 1).

Commission⁴, il est nécessaire de modifier le règlement d'exécution (UE) n° 725/2011 de la Commission⁵.

- (3) Afin de garantir une transition sans heurts entre le cycle d'essai NEDC et le cycle d'essai WLTP, il devrait être possible de soumettre une demande d'approbation d'une technologie innovante en tant qu'éco-innovation en se référant au cycle d'essai NEDC jusqu'au 31 décembre 2019, et en se référant au cycle d'essai WLTP à partir de l'entrée en vigueur du présent règlement.
- (4) Bien que la Commission ait approuvé une bonne vingtaine de technologies innovantes en tant qu'éco-innovations, les constructeurs n'ont assuré qu'un déploiement limité de ces technologies dans le parc de véhicules de l'Union européenne jusqu'en 2017. Afin d'encourager le déploiement de ces technologies et d'optimiser le potentiel de réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières, il y a lieu de simplifier la procédure d'approbation et de certification.
- (5) L'abaissement du seuil de réduction à 0,5 g de CO₂/km est susceptible de favoriser le déploiement de technologies innovantes permettant de réduire les émissions de CO₂. Cependant, pour s'assurer qu'une telle réduction des émissions de CO₂ est réellement obtenue, il est essentiel qu'elle soit déterminée très précisément. Il est dès lors nécessaire, d'une part, d'évaluer et de quantifier l'incertitude associée aux méthodes qui sont utilisées pour démontrer la réduction des émissions, et d'autre part, de tenir compte de cette incertitude lors de la certification de la réduction des émissions de CO₂ par l'autorité d'approbation. Il y a lieu de faire correspondre la modification du seuil de réduction avec l'entrée en vigueur du cycle WLTP et, en conséquence, le nouveau seuil devrait s'appliquer pour les demandes qui font référence au cycle WLTP.
- (6) Aux fins de démontrer la réduction des émissions de CO₂, il devrait être possible de réaliser des essais des composants lorsque la réduction n'est pas inhérente au véhicule, afin d'améliorer la précision et de simplifier la détermination de la réduction des émissions de CO₂.
- (7) Afin de simplifier la certification de la réduction des émissions de CO₂, le demandeur devrait avoir la possibilité de proposer, dans sa demande d'approbation d'une technologie innovante en tant qu'éco-innovation, en plus d'une méthode d'essai détaillée pour déterminer la réduction des émissions, une méthode d'évaluation simplifiée ou une valeur prédéfinie de réduction des émissions de CO₂. En cas de recours à des méthodes simplifiées ou à des valeurs prédéfinies de réduction des émissions de CO₂, la réduction certifiée par les autorités d'approbation devrait être déterminée au plus bas, c'est-à-dire de manière à rendre compte de la plus faible réduction démontrée.
- (8) Une technologie largement disponible sur le marché depuis déjà un certain temps ne peut être considérée comme innovante au sens de l'article 12 du règlement (CE) n° 443/2009 et ne devrait donc pas être reconnue comme une éco-innovation. Afin de

⁴ Règlement d'exécution (UE) 2017/1153 de la Commission du 2 juin 2017 établissant une méthode de détermination des paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de la modification de la procédure d'essai réglementaire et modifiant le règlement (UE) n° 1014/2010 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 679).

⁵ Règlement d'exécution (UE) n° 725/2011 de la Commission du 26 juillet 2011 établissant une procédure d'approbation et de certification des technologies innovantes permettant de réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières, conformément au règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil (JO L 194 du 26.7.2011, p. 19).

créer les incitations adéquates, il y a donc lieu de remplacer l'année de référence 2009 par une année de référence dynamique servant de base pour la détermination du caractère innovant de la technologie. La nouvelle année de référence dynamique devrait s'appliquer aux demandes présentées à partir du 1^{er} janvier 2020.

- (9) Lorsque la Commission, forte de son expérience de l'évaluation d'un certain nombre de technologies innovantes présentant les mêmes caractéristiques, estime qu'il a été démontré de manière satisfaisante et concluante que de telles technologies répondent aux critères d'admissibilité énoncés à l'article 12 du règlement (CE) n° 443/2009, ou lorsqu'une technologie innovante ne dépend pas de paramètres des véhicules qui sont propres aux constructeurs, il devrait être possible d'approuver la technologie innovante en tant qu'éco-innovation au moyen d'une décision qui donne à tous les constructeurs la possibilité de certifier la réduction des émissions de CO₂ en se référant à cette décision, pour autant que les conditions qui y sont définies soient respectées.
- (10) Certaines technologies innovantes nécessitent des statistiques probantes pour étayer les hypothèses formulées dans la demande d'approbation d'une technologie innovante en tant qu'éco-innovation et les paramètres proposés dans la méthode d'essai. Afin de disposer d'un ensemble de données aussi vaste que possible, un groupe de constructeurs ou de fournisseurs devrait avoir la possibilité de présenter conjointement une demande. En pareil cas, ce groupe devrait avoir la possibilité de présenter une demande incluant plusieurs rapports de vérification lorsque cela se révèle nécessaire pour des raisons de confidentialité ou de concurrence.
- (11) Afin de s'assurer que la réduction certifiée des émissions de CO₂ que les constructeurs font valoir pour prouver qu'ils respectent les objectifs est correcte, la Commission devrait être en mesure de réagir rapidement et d'informer les constructeurs lorsqu'elle constate des différences ou des incohérences dans la méthode d'essai ou dans la technologie innovante qui pourraient avoir une incidence sur le niveau des réductions certifiées.
- (12) L'expérience montre que des adaptations des méthodes d'essai prescrites dans les décisions peuvent se révéler nécessaires, notamment pour tenir compte des progrès techniques ou pour étendre le champ d'application de la décision d'approbation à d'autres véhicules. Il devrait dès lors être possible, tant pour la Commission que pour le demandeur initial, de prendre l'initiative d'une modification de ces décisions.
- (13) Il y a donc lieu de modifier le règlement d'exécution (UE) n° 725/2011 en conséquence.
- (14) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité des changements climatiques,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement d'exécution (UE) n° 725/2011 est modifié comme suit:

- (1) L'article 2 est modifié comme suit:
 - (a) au paragraphe 2, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«Une demande d'approbation d'une technologie innovante en tant qu'éco-innovation peut être présentée, au titre du présent règlement, pour autant que les conditions suivantes soient réunies:»

- (b) au paragraphe 2, le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) elle a été installée sur 3 % au maximum des voitures particulières neuves immatriculées en 2009, dans le cas des demandes présentées jusqu’au 31 décembre 2019, ou sur 3 % au maximum des voitures particulières neuves immatriculées au cours de l’année n-4, n étant l’année de la demande, dans le cas des demandes présentées à partir du 1^{er} janvier 2020;»
- (c) le paragraphe 3 suivant est ajouté:
- «3. Une demande d’approbation d’une technologie innovante en tant qu’éco-innovation peut faire référence à la procédure d’essai normalisée, comme suit:
- a) le nouveau cycle européen de conduite décrit à l’annexe XII du règlement (CE) n° 692/2008 jusqu’au 31 décembre 2019;
- b) le cycle d’essai harmonisé au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP) décrit dans le règlement (UE) 2017/1151 à partir du [...2018] [*prière à l’OPOCE d’insérer la date d’entrée en vigueur du présent règlement modificateur*].»

(2) L’article 3 est modifié comme suit:

i) le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) “demandeur” le constructeur ou le fournisseur, ou un groupe de constructeurs ou de fournisseurs, qui soumet une demande d’approbation d’une technologie innovante en tant qu’éco-innovation;»

ii) le point f) suivant est ajouté:

«f) “requérant” un constructeur ou un fournisseur, ou un groupe de constructeurs ou de fournisseurs, qui requiert la modification d’une décision portant approbation d’une technologie innovante en tant qu’éco-innovation.»

(3) L’article 4 est modifié comme suit:

(a) le titre est remplacé par le texte suivant:

«Demande d’approbation d’une technologie innovante en tant qu’éco-innovation»

(b) le paragraphe 2 est modifié comme suit:

i) la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«La demande d’approbation d’une technologie innovante en tant qu’éco-innovation comporte les éléments suivants:»

ii) le point e) est remplacé par le texte suivant:

«e) une méthode à utiliser pour démontrer les réductions des émissions de CO₂ rendues possibles par la technologie innovante, y compris une référence à la méthode d’essai normalisée applicable conformément à l’article 2, paragraphe 3, ou, si cette méthode a déjà été approuvée par la Commission, une référence à la méthode approuvée;»

iii) le point e *bis*) suivant est inséré:

«e bis) s'il y a lieu, et en plus de la méthode mentionnée au point e), une méthode simplifiée permettant d'évaluer les réductions d'émissions de CO₂ à certifier, ou des valeurs prédéfinies de réduction des émissions de CO₂ à utiliser aux fins de la certification de tous les véhicules équipés de la technologie innovante;»

iv) au point f), les points i) et ii) sont remplacés par le texte suivant:

«i) la réduction des émissions obtenue par la technologie innovante et déterminée conformément au point e) et, le cas échéant, au point e bis) atteint le seuil pertinent spécifié à l'article 9, paragraphe 1, compte tenu de toute détérioration de la technologie au fil du temps;

ii) la réduction des émissions de CO₂ obtenue par la technologie innovante n'est pas ou n'est que partiellement couverte par la mesure du CO₂ selon la procédure d'essai normalisée visée à l'article 12, paragraphe 2, point c), du règlement (CE) n° 443/2009 et spécifiée à l'article 2, paragraphe 3, du présent règlement;»

v) le point iv) suivant est ajouté:

«iv) la valeur de réduction des émissions de CO₂ à attribuer à un véhicule au moment de la certification, au moyen de la méthode d'évaluation simplifiée ou des valeurs prédéfinies de réduction des émissions de CO₂ visées au point e bis), est inférieure ou égale à la réduction des émissions rendue possible par la technologie innovante qui est déterminée par la méthode d'essai visée au point e), y compris les éventuelles interactions avec d'autres éco-innovations approuvées.»

(4) L'article 5 est modifié comme suit:

(a) le titre est remplacé par le texte suivant:

«Situation de base et éco-innovation»

(b) au paragraphe 1, les points a) et b) sont remplacés par le texte suivant:

«a) un véhicule éco-innovant, destiné à être équipé de la technologie innovante, ou, le cas échéant, la technologie innovante en tant qu'élément indépendant;

b) un véhicule de base, non destiné à être équipé de la technologie innovante, mais qui, à tous autres égards, est identique au véhicule éco-innovant, ou, le cas échéant, une technologie de base en tant qu'élément indépendant.»

(c) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Si le demandeur considère que les données visées aux articles 8 et 9 peuvent être démontrées par d'autres moyens que ceux mentionnés au paragraphe 1, la demande d'approbation d'une technologie innovante en tant qu'éco-innovation comprend les précisions nécessaires justifiant une telle conclusion ainsi qu'une méthode fournissant des résultats équivalents.»

(d) le paragraphe 3 suivant est ajouté:

«3. Lorsque la demande d'approbation d'une technologie innovante en tant qu'éco-innovation fait référence au cycle d'essai WLTP, comme indiqué à l'article 2, paragraphe 3, point b), le véhicule de base est le véhicule de la famille d'interpolation qui représente le cas le plus défavorable aux fins de la démonstration des réductions d'émissions résultant de l'éco-innovation.

Dans le cas décrit au deuxième alinéa du point 1.2.3.1 de la sous-annexe 6 de l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151, le véhicule de base est le véhicule d'essai H.

Le choix du véhicule de base est étayé par des statistiques probantes et indépendantes, à partir desquelles des hypothèses vérifiables peuvent être posées en ce qui concerne la pertinence et la représentativité du véhicule de base.»

(5) L'article 7 est modifié comme suit:

(a) le paragraphe 1 *bis* suivant est ajouté:

«1 *bis*. Lorsque le demandeur est un groupe de constructeurs ou de fournisseurs, les conditions suivantes s'appliquent:

- a) l'organisme agréé et indépendant procède aux vérifications prévues au paragraphe 2, points a) à e), pour chacun des membres du groupe demandeur, s'il y a lieu, en fonction du contenu de la demande d'approbation d'une technologie innovante en tant qu'éco-innovation;
 - b) si cela se justifie pour des raisons de confidentialité ou de concurrence, plusieurs rapports de vérification peuvent être fournis par les membres du groupe demandeur pour différents ensembles de données étayant la même demande.»;
- (b) le paragraphe 2 est modifié comme suit:
- i) le point c *bis*) suivant est inséré:

«c *bis*) vérifie, dans le cas décrit à l'article 4, paragraphe 2, point e *bis*), que la méthode d'évaluation simplifiée ou les valeurs prédéfinies de réduction des émissions de CO₂ prévues audit point sont appropriées pour certifier les réductions d'émissions de CO₂ des véhicules concernés visés à l'article 4, paragraphe 2, point d), et satisfont aux exigences minimales énoncées à l'article 4, paragraphe 2, point f) iv);»
 - ii) l'alinéa suivant est ajouté:

«Aux fins des points c) et c *bis*), l'organisme agréé et indépendant fournit les protocoles d'essai établis pour la vérification.»
- (c) au paragraphe 3, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:
- «Aux fins de la certification des réductions des émissions de CO₂ conformément à l'article 11, l'organisme agréé et indépendant établit, à la demande du constructeur, un rapport sur l'interaction entre plusieurs éco-innovations équipant un type, une variante, une version de véhicule ou, le cas échéant, une famille d'interpolation.»

(6) L'article 8 est modifié comme suit:

- (a) au paragraphe 1, les points a) et b) sont remplacés par le texte suivant:
 - «a) les émissions de CO₂ du véhicule de base et du véhicule éco-innovant sur lequel la technologie innovante a été activée, qui résultent de l'application de la méthode visée à l'article 4, paragraphe 2, point e), et, le cas échéant, de l'application de la méthode d'évaluation simplifiée visée au point e *bis*) dudit article;
 - b) les émissions de CO₂ du véhicule de base et du véhicule éco-innovant sur lequel la technologie innovante a été activée, qui résultent de l'application de la procédure d'essai normalisée spécifiée conformément à l'article 2, paragraphe 3, point a) ou b).»

(b) au paragraphe 2, l'alinéa suivant est ajouté:
«Dans le cas des demandes d'approbation d'une technologie innovante en tant qu'éco-innovation qui se réfèrent à l'article 2, paragraphe 3, point b), l'incertitude est évaluée et quantifiée aux fins de déterminer la réduction des émissions. L'incertitude quantifiée est soustraite de la réduction totale des émissions.»

(c) le paragraphe 3 suivant est ajouté:
«3. Dans le cas des valeurs prédéfinies de réduction des émissions de CO₂ proposées conformément à l'article 4, paragraphe 2, point e *bis*), ces valeurs sont fixées à un niveau inférieur ou égal à la réduction totale des émissions déterminée conformément au paragraphe 2.»

(7) L'article 9 est modifié comme suit:

(a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. La réduction minimale que doit permettre de réaliser la technologie innovante conformément à l'article 8, paragraphe 2, est de:

a) 1 g de CO₂/km dans le cas où la demande se réfère à l'article 2, paragraphe 3, point a);

b) 0,5 g de CO₂/km dans le cas où la demande se réfère à l'article 2, paragraphe 3, point b).»

(b) au paragraphe 2, l'expression «cycle d'essai normalisé» est remplacée par «procédure d'essai normalisée».

(8) Le titre de l'article 10 est remplacé par le texte suivant:

«Évaluation d'une demande d'approbation d'une technologie innovante en tant qu'éco-innovation»

(9) L'article 11 est modifié comme suit:

(a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. La réduction certifiée des émissions de CO₂ de l'éco-innovation, démontrée conformément à la décision correspondante d'approbation de la technologie innovante en tant qu'éco-innovation, est spécifiée séparément dans la documentation de réception et dans le certificat de conformité conformément à la directive 2007/46/CE, sur la base des essais effectués par les services techniques conformément à l'article 11 de ladite directive, au moyen de la méthode d'essai approuvée.

Sous réserve des dispositions de la décision d'approbation, l'incertitude quantifiée visée à l'article 8, paragraphe 2, est soustraite de la réduction totale des émissions qui doit être certifiée. Lorsque la réduction des émissions de CO₂ obtenue par une éco-innovation pour un type particulier ou une variante, une version et, le cas échéant, une famille d'interpolation particulière est inférieure au seuil pertinent spécifié à l'article 9, paragraphe 1, cette réduction n'est pas certifiée.

Dans le cas où une valeur prédéfinie de réduction des émissions de CO₂ déterminée conformément à l'article 4, paragraphe 2, point e *bis*), est spécifiée dans la décision d'approbation, cette valeur prédéfinie peut être indiquée directement dans la documentation de réception, pour autant

que l'autorité d'approbation soit en mesure de confirmer que le véhicule est équipé de la technologie conformément aux spécifications de la décision d'approbation.»

- (b) au paragraphe 4, deuxième alinéa, la valeur «1 g de CO₂/km» est remplacée par «0,5 g de CO₂/km».

(10) L'article 12 est modifié comme suit:

- (a) au paragraphe 1, l'alinéa suivant est inséré après le deuxième alinéa:

«La Commission peut également informer le constructeur lorsqu'elle constate des différences ou des incohérences dans la méthode d'essai ou dans la technologie innovante par rapport aux informations qu'elle avait reçues dans le cadre de la demande d'approbation d'une technologie innovante en tant qu'éco-innovation, ou lorsqu'elle est informée de telles différences ou incohérences.»

- (b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«Un constructeur pour lequel les réductions certifiées des émissions de CO₂ ne sont plus prises en considération peut demander une nouvelle certification des véhicules concernés conformément à la procédure prévue à l'article 11, ou peut, le cas échéant, faire une demande de modification de la décision d'approbation conformément à l'article 12 *bis*, étayée par les éléments de preuve nécessaires pour confirmer que la méthode d'essai et le niveau de réduction des émissions de CO₂ obtenu par la technologie innovante sont appropriés.»

(11) L'article 12 *bis* suivant est inséré:

«Article 12 *bis*

Modification d'une décision d'approbation d'une technologie innovante en tant qu'éco-innovation

1. Un constructeur ou un fournisseur, y compris le demandeur initial, peut présenter à la Commission une demande de modification d'une décision d'approbation en vigueur. La demande et toutes les pièces justificatives sont également transmises par courrier électronique ou sur support électronique, ou chargées sur un serveur géré par la Commission. La demande écrite dresse la liste des pièces justificatives.
2. Les informations et éléments de preuve ci-après sont fournis en même temps que la demande de modification:
 - a) les coordonnées du requérant;
 - b) la référence de la décision d'approbation à modifier;
 - c) la description des modifications proposées ainsi qu'un résumé de cette description;
 - d) des éléments démontrant la nécessité et la pertinence des modifications;
 - e) des éléments démontrant que la réduction des émissions obtenue par la technologie innovante, telle qu'elle a été déterminée par la méthode d'essai modifiée ou, le cas échéant, la méthode d'évaluation simplifiée nouvelle ou modifiée, ou au moyen d'une valeur prédéfinie de réduction des émissions de CO₂, atteint le seuil pertinent spécifié à l'article 9,

paragraphe 1, compte tenu de toute détérioration de la technologie au fil du temps;

- f) un rapport de validation spécifique, établi par un organisme agréé et indépendant qui vérifie que:
 - i) la méthode d'essai modifiée satisfait aux exigences énoncées à l'article 6, paragraphe 1 et, le cas échéant, à celles énoncées à l'article 4, paragraphe 2, point f) iv);
 - ii) la réduction des émissions obtenue par la technologie innovante, telle qu'elle a été déterminée par la méthode d'essai modifiée ou, le cas échéant, la méthode d'évaluation simplifiée nouvelle ou modifiée, ou au moyen d'une valeur prédéfinie de réduction des émissions de CO₂, atteint le seuil pertinent spécifié à l'article 9, paragraphe 1, compte tenu de toute détérioration de la technologie au fil du temps.

- 3. Dès réception de la demande de modification, la Commission rend public le résumé de la description des modifications proposées mentionné au paragraphe 2, point c).
- 4. La Commission évalue la demande de modification et, dans les neuf mois suivant la réception d'une demande complète, modifie la décision d'approbation, à moins que des objections ne soient soulevées en ce qui concerne la pertinence des modifications proposées.

La décision d'approbation modifiée précise si nécessaire son applicabilité ainsi que les informations requises pour la certification de la réduction des émissions de CO₂ conformément à l'article 11 du présent règlement, sous réserve de l'application des exceptions au droit d'accès du public aux documents prévues dans le règlement (CE) n° 1049/2001.

- 5. La Commission peut exiger des adaptations des modifications proposées. Dans ce cas, elle consulte le requérant et les autres parties concernées, y compris le demandeur initial de l'approbation de la technologie innovante en tant qu'éco-innovation, sur les modifications proposées et tient compte, le cas échéant, des observations reçues.
- 6. La période d'évaluation peut être prolongée de cinq mois lorsque la Commission estime que, en raison de la complexité de la technologie innovante et de la méthode d'essai modifiée qui l'accompagne ou en raison de l'importance et du contenu de la demande de modification, celle-ci ne peut être convenablement évaluée dans un délai de neuf mois.

Si la période d'évaluation doit être prolongée, la Commission en informe le requérant dans les 40 jours suivant la réception de la demande de modification.

- 7. La Commission peut à tout moment modifier de sa propre initiative une décision d'approbation, en particulier pour tenir compte du progrès technique. La Commission consulte le demandeur initial de l'approbation de la technologie innovante en tant qu'éco-innovation et les autres parties concernées sur les modifications qu'elle envisage et tient compte, le cas échéant, des observations reçues.»

(12) L'article 14 est supprimé.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 21.2.2018

Par la Commission
Le président,
Jean-Claude JUNCKER