

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2018/259**av den 21 februari 2018****om ändring av genomförandeförordning (EU) nr 427/2014 för att anpassa den till ändringar i det föreskrivna provningsförfarandet och förenkla de administrativa förfarandena för ansökan och certifiering****(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011 av den 11 maj 2011 om fastställande av utsläppsnormer för nya lätta nyttofordon som ett led i unionens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon (⁽¹⁾), särskilt artikel 12.2, och

av följande skäl:

- (1) Det globalt harmoniserade provningsförfarandet för lätta fordon (WLTP) som anges i kommissionens förordning (EU) 2017/1151 (⁽²⁾) antogs av kommissionen den 1 juni 2017. WLTP ersätter den nya europeiska körcykeln (NEDC) som anges i bilaga XII till kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 (⁽³⁾). Från och med 2021 måste koldioxidutsläppsmålen enligt förordning (EU) nr 510/2011 verifieras baserat på koldioxidutsläpp som har bestämts i enlighet med WLTP. Från och med samma tidpunkt bör även koldioxidminskningar till följd av miljöinnovation bestämmas baserat på WLTP.
- (2) För att återspegla ändringen av det föreskrivna provningsförfarandet och med beaktande av förfarandet för att korrelera WLTP-koldioxidvärden med motsvarande NEDC-koldioxidvärden, vilket anges i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/1153 (⁽⁴⁾), är det nödvändigt att ändra kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 427/2014 (⁽⁵⁾).
- (3) För att säkerställa en smidig övergång från NEDC till WLTP bör det vara möjligt att lämna in en ansökan om godkännande av en innovativ teknik som en miljöinnovation med hänvisning till NEDC till och med den 31 december 2019, och med hänvisning till WLTP från och med ikraftträdandet av denna förordning.
- (4) Kommissionen har godkänt mer än tjugo miljöinnovationer, men tillverkarna har fram till år 2017 endast tagit upp dessa tekniker i EU:s fordonspark i begränsad utsträckning. För att främja en större spridning av dessa tekniker och utnyttja den fulla potentialen för minskade koldioxidutsläpp från lätta nyttofordon bör förfarandet för godkännande och certifiering förenklas.
- (5) En sänkning av tröskelvärdet till 0,5 g koldioxid/km kan bidra till en bredare spridning av innovativ teknik för att minska koldioxidutsläpp. För att säkerställa att koldioxidminskningarna verkligen uppnås är det emellertid viktigt att de bestäms mycket noggrant. Det är därför nödvändigt att bedöma och kvantifiera osäkerheten i de metoder som används för att demonstrera utsläppsminskningarna och ta hänsyn till denna osäkerhet när koldioxidminskningarna certifieras av godkännandemyndigheten. Det är lämpligt att ansluta ändringen av tröskelvärdet till införandet av WLTP, vilket innebär att det nya tröskelvärdet bör gälla i samband med ansökningar som görs med hänvisning till WLTP.

⁽¹⁾ EUT L 145, 31.5.2011, s. 1.

⁽²⁾ Kommissionens förordning (EU) 2017/1151 av den 1 juni 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 (EUT L 175, 7.7.2017, s. 1).

⁽³⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 av den 18 juli 2008 om genomförande och ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 199, 28.7.2008, s. 1).

⁽⁴⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/1153 av den 2 juni 2017 om fastställande av en metod för bestämning av de nödvändiga korrelationsparametrarna för att återspegla ändringen av det föreskrivna provningsförfarandet och om ändring av förordning (EU) nr 1014/2010 (EUT L 175, 7.7.2017, s. 679).

⁽⁵⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 427/2014 av den 25 april 2014 om inrättandet av ett förfarande för godkännande och certifiering av innovativ teknik för att minska koldioxidutsläppen från lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011 (EUT L 125, 26.4.2014, s. 57).

- (6) I de fall där koldioxidminskningarna inte är fordonsberoende bör det vara möjligt med komponentprovning för att demonstrera minskningarna, för att på så sätt öka noggrannheten och förenkla bestämningen av dessa minskningar.
- (7) För att förenkla certifieringen av koldioxidminskningarna bör det vara möjligt för sökanden att, utöver en detaljerad testmetod för att bestämma minskningarna, även föreslå en förenklad bedömningsmetod eller fördefinierade koldioxidminskningar i sin ansökan om godkännande av en innovativ teknik som en miljöinnovation. När sådana förenklade metoder eller fördefinierade koldioxidminskningar används bör de utsläppsminskningar som godkännandemyndigheterna certifierar bestämmas på ett försiktigt sätt så att minskningarnas lägsta nivå reflekteras.
- (8) En teknik som redan har varit allmänt tillgänglig på marknaden under en tid kan inte betraktas som innovativ enligt artikel 12 i förordning (EU) nr 510/2011 och bör inte kunna godkännas som miljöinnovation. För att skapa de rätta incitamenten är det därför lämpligt att ersätta referensåret 2009 med ett dynamiskt referensår som utgångspunkt för att bestämma i vilken grad tekniken är innovativ. Det nya dynamiska referensåret bör gälla för ansökningar som lämnas in från och med den 1 januari 2020.
- (9) Om kommissionen på grundval av erfarenheterna från bedömningen av ett antal innovativa tekniker med samma egenskaper finner att det på ett tillfredsställande och entydigt sätt har demonstrerats att sådana tekniker tillgodoser kriterierna för godkännande i artikel 12 i förordning (EU) nr 510/2011, eller om en innovativ teknik inte är beroende av tillverkarspecifika fordonsparametrar, bör det vara möjligt att godkänna den innovativa tekniken som en miljöinnovation genom ett beslut som gör att alla tillverkare kan certifiera koldioxidminskningar med hänvisning till det beslutet, förutsatt att villkoren i beslutet är uppfyllda.
- (10) För vissa innovativa tekniker krävs det tydliga statistiska belägg för de antaganden som anges i ansökan om godkännande av en innovativ teknik som en miljöinnovation och för de parametrar som föreslås i testmetoden. För att få en så stor datamängd som möjligt bör det vara möjligt för en grupp av tillverkare eller leverantörer att göra en gemensam ansökan. Om så är fallet bör gruppen kunna lämna in en ansökan som åtföljs av flera olika kontrollrapporter om detta är nödvändigt av sekretess- eller konkurrensskäl.
- (11) För att säkerställa korrektheten i de certifierade koldioxidminskningar som används av tillverkare för att kontrollera att målen uppfylls, bör kommissionen kunna reagera snabbt och underrätta tillverkarna om den upptäcker eller informeras om eventuella avvikelser eller inkonsekvenser i testmetoden eller i den innovativa tekniken som kan påverka nivån på de certifierade koldioxidminskningarna.
- (12) Erfarenheten visar att det kan vara nödvändigt att justera testmetoderna i besluten om godkännande av en miljöinnovation, bland annat för att ta hänsyn till den tekniska utvecklingen, eller för att utvidga tillämpningsområdet för sådana beslut till fler typer av fordon. Det bör därför vara möjligt både för den ursprungliga sökanden och för kommissionen att ta initiativ till en ändring av dessa beslut.
- (13) Genomförandeförordning (EU) nr 427/2014 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (14) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från kommittén för klimatförändringar.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Genomförandeförordning (EU) nr 427/2014 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 2 ska första meningen ersättas med följande:

”2. En ansökan om godkännande av en innovativ teknik som en miljöinnovation får göras enligt denna förordning med avseende på en viss teknik, under förutsättning att följande villkor är uppfyllda:”

b) I punkt 2 ska led a ersättas med följande:

"a) Tekniken användes i 3 % eller mindre av alla nya lätta nyttofordon som registrerades under 2009, för ansökningar som lämnas in till och med den 31 december 2019, eller i 3 % eller mindre av alla nya lätta nyttofordon som registrerades under år n-4, där n är ansökningsåret, för ansökningar som lämnas in från och med den 1 januari 2020."

c) Följande punkt ska läggas till som punkt 4:

"4. En ansökan om godkännande av en innovativ teknik som en miljöinnovation får göras med hänvisning till det standardiserade provningsförfarandet i enlighet med följande:

a) Med hänvisning till den nya europeiska körcykeln (NEDC) som avses i bilaga XII till förordning (EG) nr 692/2008 till och med den 31 december 2019.

b) Med hänvisning till det globalt harmoniserade provningsförfarandet för lätta fordon (WLTP) som avses i kommissionens förordning (EU) 2017/1151 (*) från och med den 14 mars 2018.

(*) Kommissionens förordning (EU) 2017/1151 av den 1 juni 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 (EUT L 175, 7.7.2017, s. 1)."

2. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 3 ska ersättas med följande:

"3. *sökande*: den tillverkare eller leverantör, eller grupp av tillverkare eller leverantörer, som lämnar in en ansökan om att en innovativ teknik ska godkännas som en miljöinnovation."

b) Punkt 6 ska ersättas med följande:

"6. *begärande part*: den tillverkare eller leverantör, eller grupp av tillverkare eller leverantörer, som begär en ändring av ett beslut om godkännande av en innovativ teknik som en miljöinnovation."

3. Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

a) Rubriken ska ersättas med följande:

"Artikel 4

Ansökan om godkännande av en innovativ teknik som en miljöinnovation"

b) Punkt 2 ska ändras på följande sätt:

i) Den inledande meningen ska ersättas med följande:

"2. En ansökan om godkännande av en innovativ teknik som en miljöinnovation ska innehålla följande:"

ii) Led e ska ersättas med följande:

"e) En metod som ska användas för att demonstrera minskningen av koldioxidutsläpp tack vare den innovativa tekniken, inklusive hänvisning till tillämpligt standardiserat provningsförfarande i enlighet med artikel 2.4, eller, om en sådan metod redan har godkänts av kommissionen, en hänvisning till den godkända metoden."

iii) Följande led ska införas som led ea:

"ea) I förekommande fall, och utöver den metod som avses i led e, en förenklad metod för bedömning av de koldioxidminskningar som ska intygas eller fördefinierade koldioxidminskningsvärden som ska användas för certifiering av alla fordon som utrustats med den innovativa tekniken."

iv) I led f ska leden i och ii ersättas med följande:

- "i) den minskning av utsläppen som uppnås med hjälp av den innovativa tekniken, bestämd i enlighet med led e och om tillämpligt led ea, uppfyller det relevanta tröskelvärdet som anges i artikel 9.1, med beaktande av eventuella försämringar av tekniken över tid,
- ii) koldioxidminskningarna till följd av den innovativa tekniken inte omfattas eller endast delvis omfattas av koldioxidmätning enligt det standardiserade provningsförfarandet enligt vad som avses i artikel 12.2 c i förordning (EU) nr 510/2011 och som anges i artikel 2.4 i den här förordningen."

v) I led f ska följande led läggas till som led iv:

- "iv) när det gäller led ea i denna artikel, det värde för koldioxidminskningar som ska tillskrivas ett fordon vid tidpunkten för certifiering med användning av förenklad bedömning eller fördefinierade värden för koldioxidminskningar enligt vad som avses i led ea, är lägre eller lika med de utsläppsminskningar som uppnås till följd av den innovativa tekniken enligt vad som bestämts med hjälp av den testmetod som avses i led e, inbegripet eventuella interaktioner med andra godkända miljöinnovationer."

4. Artikel 5 ska ändras på följande sätt:

a) Rubriken ska ersättas med följande:

"Artikel 5

Jämförelserferens och miljöinnovation"

b) I punkt 1 ska leden a och b ersättas med följande:

- "a) ett miljöinnovationsfordon som utrustas med den innovativa tekniken, eller, i förekommande fall, den innovativa tekniken som en separat komponent,
- b) ett jämförelsefordon som inte utrustas med den innovativa tekniken men som i övrigt är identiskt med miljöinnovationsfordonet eller, i förekommande fall, en jämförelseteknik som en separat komponent."

c) Punkt 3 ska ersättas med följande:

"3. Om sökanden anser att den information som avses i artiklarna 8 och 9 kan demonstreras på andra sätt än vad som avses i punkt 1 i denna artikel, ska ansökan om godkännande av en innovativ teknik som en miljöinnovation innehålla nödvändiga uppgifter som motiverar denna slutsats och ange en metod som ger likvärdiga resultat."

d) Följande punkt ska läggas till som punkt 4:

"4. Om en ansökan om godkännande av en innovativ teknik som en miljöinnovation görs med hänvisning till WLTP enligt vad som avses i artikel 2.4 b ska jämförelsefordonet vara det fordon i interpoleringsfamiljen eller i vägmotståndsmatrisfamiljen som representerar det sämsta möjliga utfallet när det gäller att demonstrera koldioxidminskningar till följd av miljöinnovation.

I det fall som avses i punkt 1.2.3.1 andra stycket i underbilaga 6 eller punkt 3.2.3.1 i underbilaga 7 till bilaga XXI till förordning (EU) 2017/1151 ska jämförelsefordonet vara provningsfordon H.

Valet av jämförelsefordon ska stödjas av tydliga och oberoende statistiska belägg som kan ligga till grund för kontrollerbara antaganden om jämförelsefordonets lämplighet och representativitet."

5. Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

a) Följande punkt ska läggas till som punkt 1a:

"1a. Om den sökande utgörs av en grupp av tillverkare eller leverantörer, ska följande villkor gälla:

- a) Det oberoende och certifierade organet ska utföra de kontroller som avses i punkt 2 a–e för varje medlem i den sökande gruppen, i tillämpliga fall, beroende på innehållet i ansökan om godkännande av en innovativ teknik som en miljöinnovation.
- b) Om så krävs av sekretess- eller konkurrensskäl får medlemmarna i den sökande gruppen lämna in flera kontrollrapporter för olika datamängder till stöd för samma ansökan."

b) Punkt 2 ska ändras på följande sätt:

i) I första stycket ska följande led ca införas:

”ca) kontrollera, när det gäller artikel 4.2 ea, att den förenklade bedömningsmetoden eller de fördefinierade värden för koldioxidminskningar som avses i den punkten är lämpliga för att intyga koldioxidminskningarna för de berörda fordon som avses i artikel 4.2 d, och att de uppfyller de minimikrav som anges i artikel 4.2 f iv.”

ii) Sista stycket ska ersättas med följande:

”I fråga om leden c och ca ska det oberoende och certifierade organet lämna in de testprotokoll som upprättats för kontrollen.”

c) I punkt 3 ska första stycket ersättas med följande:

”3. I samband med intygandet av koldioxidminskningen i enlighet med artikel 11 ska det oberoende och certifierade organet, på begäran av tillverkaren, utarbeta en rapport om samverkan mellan flera miljöinnovationer som används i en typ, variant eller version av ett fordon, eller, om tillämpligt, en interpoleringsfamilj.”

d) Punkt 4 ska utgå.

6. Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska leden a och b ersättas med följande:

”a) De koldioxidutsläpp från jämförelsefordonet och från miljöinnovationsfordonet med den innovativa tekniken i bruk som uppmäts med tillämpning av den metod som avses i artikel 4.2 e och, i förekommande fall, med tillämpning av den förenklade bedömningsmetod som avses i led ea i den artikeln.

b) De koldioxidutsläpp från jämförelsefordonet och från miljöinnovationsfordonet med den innovativa tekniken i bruk som uppmäts med tillämpning av det standardiserade provningsförfarande som anges i artikel 2.4 a eller b.”

b) I punkt 2 ska följande stycke läggas till:

”När det gäller ansökningar om godkännande av en innovativ teknik som en miljöinnovation som görs med hänvisning till artikel 2.4 b, ska osäkerhet bedömas och kvantifieras för bestämningen av koldioxidminskningen. Den kvantifierade osäkerheten ska dras av från den totala minskningen.”

c) Följande punkt ska läggas till som punkt 3:

”3. Fördefinierade värden som föreslås i enlighet med artikel 4.2 ea ska fastställas till en nivå som är lägre än eller lika med den totala koldioxidminskning som fastställs i enlighet med punkt 2.”

7. Artikel 9 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Den koldioxidminskning som ska uppnås genom den innovativa tekniken i enlighet med artikel 8.2 ska minst motsvara följande:

a) 1 g koldioxid/km för ansökningar som görs med hänvisning till artikel 2.4 a.

b) 0,5 g koldioxid/km för ansökningar som görs med hänvisning till artikel 2.4 b.”

b) I punkt 2 ska orden ”den standardiserade testcykeln” ersättas med ”det standardiserade provningsförfarandet”.

8. I artikel 10 ska rubriken ersättas med följande:

”Artikel 10

Bedömning av ansökningar om godkännande av en innovativ teknik som en miljöinnovation”

9. Artikel 11 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Den intygade koldioxidminskning från miljöinnovationen som demonstreras i enlighet med motsvarande beslut att godkänna den innovativa tekniken som en miljöinnovation ska anges separat i både typgodkännandedokumentationen och intyget om överensstämmelse i enlighet med direktiv 2007/46/EG, på grundval av tester som genomförs av tekniska tjänster i enlighet med artikel 11 i det direktivet, med användning av den godkända testmetoden.

Med förbehåll för kraven i beslutet om godkännande ska den kvantifierade osäkerhet som avses i artikel 8.2 dras av från den totala utsläppsminskning som ska intygas. Om den koldioxidminskning som uppnås med hjälp av en miljöinnovation för en viss typ, variant eller version eller, om tillämpligt, en interpoleringsfamilj, ligger under det relevanta tröskelvärde som anges i artikel 9.1 ska minskningen inte intygas.

Om fördefinierade koldioxidminskningar som har bestämts i enlighet med artikel 4.2 ea anges i beslutet om godkännande, får det relevanta värdet för de fördefinierade koldioxidminskningarna föras in direkt i typgodkännandedokumentationen, förutsatt att godkännandemyndigheten är i stånd att bekräfta att fordonet är utrustat med tekniken i enlighet med vad som anges i beslutet om godkännande.”

b) I punkt 4 andra stycket ska ”1 g koldioxid/km” ersättas med ”0,5 g koldioxid/km.”

10. Artikel 12 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska följande stycke införas efter andra stycket:

”Kommissionen får också underrätta tillverkaren närhelst den upptäcker eller informeras om avvikelser eller inkonsekvenser i testmetoden eller i den innovativa tekniken jämfört med de uppgifter den fått som en del av ansökan om godkännande av den innovativa tekniken som en miljöinnovation.”

b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. En tillverkare vars intygade koldioxidminskning inte längre beaktas får ansöka om ett nytt intyg för de berörda fordonen i enlighet med förfarandet i artikel 11 eller, i förekommande fall, begära en ändring av beslutet om godkännande i enlighet med artikel 12a, vilken ska stödjas av nödvändiga belägg för att bekräfta testmetodens lämplighet och den koldioxidminskning som uppnås till följd av den innovativa tekniken.”

11. Följande artikel ska införas som artikel 12a:

”Artikel 12a

Ändring av ett beslut om godkännande av en innovativ teknik som en miljöinnovation

1. För att ändra ett befintligt beslut om godkännande får en tillverkare eller en leverantör, inklusive den ursprungliga sökanden, lämna in en begäran till kommissionen. Begäran och alla styrkande handlingar ska också lämnas in via e-post eller elektronisk databärare eller överföras till en server som förvaltas av kommissionen. Den skriftliga begäran ska innehålla en förteckning över de styrkande handlingarna.

2. Följande information och belägg ska bifogas begäran om ändring:

a) Den begärande partens kontaktuppgifter.

b) Hänvisning till beslutet om godkännande som ska ändras.

c) En beskrivning av de föreslagna ändringarna, inklusive en sammanfattning av beskrivningen.

d) Belägg för att ändringarna är nödvändiga och lämpliga.

e) Belägg som visar att den utsläppsminskning som uppnås med den innovativa tekniken och som bestämts med användning av den ändrade testmetoden eller, i förekommande fall, den nya eller ändrade förenklade bedömningsmetoden eller fördefinierade koldioxidminskningar, uppfyller det relevanta tröskelvärde som anges i artikel 9.1, med beaktande av eventuella försämringar av tekniken över tid.

f) En särskild valideringsrapport som upprättats av ett oberoende och certifierat organ som bekräftar följande:

— Att den ändrade testmetoden uppfyller de krav som anges i artikel 6.1 och, i tillämpliga fall, de krav som anges i artikel 4.2 f iv.

- Att den utsläppsminskning som uppnås med den innovativa tekniken och som bestämts med användning av den ändrade testmetoden eller, i förekommande fall, den nya eller ändrade förenklade bedömningsmetoden eller fördefinierade koldioxidminskningar, uppfyller det relevanta tröskelvärde som anges i artikel 9.1, med beaktande av eventuella försämringar av tekniken över tid.
3. När kommissionen tar emot begäran om ändring ska den offentliggöra den sammanfattande beskrivningen av de föreslagna ändringarna enligt punkt 2 c.
4. Kommissionen ska bedöma begäran om ändring och, inom nio månader från mottagandet av en fullständig begäran, ändra beslutet om godkännande, om inga invändningar framförs i fråga om lämpligheten av de föreslagna ändringarna.
- Det ändrade beslutet om godkännande ska vid behov ange beslutets tillämplighet och de uppgifter som krävs för att intyga koldioxidminskningen i enlighet med artikel 11 i denna förordning, med förbehåll för tillämpningen av de undantag från allmänhetens rätt till tillgång till handlingar som anges i förordning (EG) nr 1049/2001.
5. Kommissionen får kräva att de föreslagna ändringarna justeras. Kommissionen ska i sådana fall samråda med den begärande parten samt andra berörda parter, inklusive den sökande som ursprungligen ansökte om godkännande av den innovativa tekniken som en miljöinnovation, om de föreslagna ändringarna, och om lämpligt ta hänsyn till inkomna kommentarer.
6. Bedömningsperioden får förlängas med fem månader om kommissionen anser att begäran inte kan bedömas ordentligt inom bedömningsperioden på nio månader på grund av den innovativa teknikens och den tillhörande ändrade testmetodens komplexitet eller på grund av ändringsbegärens storlek och innehåll.
- Om bedömningsperioden kommer att förlängas ska kommissionen underrätta den begärande parten inom 40 dagar efter mottagandet av begäran.
7. Kommissionen får när som helst ändra ett beslut om godkännande på eget initiativ, särskilt för att ta hänsyn till den tekniska utvecklingen. Kommissionen ska samråda med den sökande som ursprungligen ansökte om godkännande av den innovativa tekniken som en miljöinnovation och övriga berörda parter om de ändringar den överväger, och om lämpligt ta hänsyn till inkomna kommentarer.”

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 21 februari 2018.

På kommissionens vägnar
Jean-Claude JUNCKER
Ordförande