

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 725/2011 НА КОМИСИЯТА

от 25 юли 2011 година

за установяване на процедура за одобрение и сертифициране на иновативни технологии за намаляване на емисиите на CO₂ от пътнически автомобили съгласно Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид 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 средства⁽¹⁾, и по-специално член 12, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

- (1) За да се насърчи развитието и ранното въвеждане на нови и напреднали автомобилни технологии за намаляване на емисиите на CO₂, Регламент (ЕО) № 443/2009 предоставя на производителите и доставчиците възможността да подават заявления за одобрение на конкретни иновативни технологии, които допринасят за намаляване на емисиите на CO₂ от пътнически автомобили. Поради това е необходимо да се уточнят критериите, въз основа на които ще се преценява кои технологии отговарят на условията за допустимост като екологични иновации съгласно горепосочения регламент.
- (2) Съгласно член 12, параграф 2, буква в) от Регламент (ЕО) № 443/2009, технологиите, които са част от цялостния подход на Съюза, очертан в Съобщението на Комисията от 7 февруари 2007 г., озаглавено „Резултати от прегледа на Стратегията на Общността за намаление на емисиите на CO₂ от пътнически леки автомобили и лекотоварните автомобили“⁽²⁾, и в Съобщението на Комисията от 7 февруари 2007 г., озаглавено „Конкурентна нормативна рамка за автомобилостроенето през 21-ви век“⁽³⁾, и които са били регламентирани съгласно законодателството на Съюза, или другите технологии, които са задължителни по силата на законодателството на Съюза, не отговарят на условията за допустимост като екологични иновации по силата на този регламент. Тези технологии включват системи за следене на налягането в гумите, индикатори за съпротивлението при търкаляне на гумите и за смяна на предавката, които попадат в приложното поле на Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юли 2009 г. относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях⁽⁴⁾, и по отношение на съпротивлението при търкаляне на гумите, на Регламент (ЕО)

№ 1222/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 25 ноември 2009 г. относно етикетването на гуми по отношение на горивната ефективност и други съществени параметри⁽⁵⁾.

- (3) Технология, която вече е била широко разпространена на пазара от известно време, не може да бъде считана за иновативна по смисъла на член 12 от Регламент (ЕО) № 443/2009 и не следва да отговаря на условията за определяне като екологична иновация. За да се създадат подходящи стимули, е уместно да се ограничи равнището на проникване на дадена технология на пазара до равнището на сегментите на тясноспециализираните производители, както е определено в член 11, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 443/2009, и годината 2009 да бъде използвана като базова година. Тези прагове следва да бъдат преразгледани най-късно през 2015 г.
- (4) За да се насърчат технологиите с най-големите възможности за намаляване на емисиите на CO₂ от пътнически автомобили, и по-специално разработването на иновативни технологии за задвижване, следва да бъдат допустими само онези технологии, които са присъщи на транспортната функция на превозното средство и в значителна степен допринасят за подобряване на общото потребление на енергия на превозното средство. Технологиите, които са спомагателни по отношение на тази цел или имат за цел да повишат комфорта на водача или пътниците, не следва да бъдат допустими.
- (5) Съгласно Регламент (ЕО) № 443/2009 заявленията могат да бъдат подавани както от производителите, така и от доставчиците. В заявлението следва да се съдържат необходимите доказателства, че критериите за допустимост са напълно спазени, както и методологията за измерване на дължащите се на иновативната технология намаления на емисии на CO₂.
- (6) Намаленията на емисии на CO₂, дължащи се на екологична иновация, следва да могат да се измерват със задоволителна степен на точност. Тази точност може да бъде постигната само когато намаленията на емисии възлизат на 1 g CO₂ /km или повече.
- (7) Когато намаленията на емисии на CO₂, постигнати посредством дадена технология, зависят от поведението на водача или от други фактори, които са извън контрола на заявителя, тази технология по принцип не следва да отговаря на условията за допустимост като екологична иновация, освен когато въз основа на убедителни и независими статистически доказателства е възможно да се направят проверими предположения относно поведението на среднотатистическия водач.

⁽¹⁾ ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 1.

⁽²⁾ COM(2007) 19 окончателен.

⁽³⁾ COM(2007) 22 окончателен.

⁽⁴⁾ ОВ L 200, 31.7.2009 г., стр. 1.

⁽⁵⁾ ОВ L 342, 22.12.2009 г., стр. 46.

- (8) Стандартният цикъл на изпитване, използван за измерване с цел типово одобрение на емисиите на CO₂ от превозно средство, не показва всички намаления, които могат да бъдат приписани на определени технологии. С цел създаване на подходящи стимули за иновация, при изчисляване на общите намаления на емисии на CO₂ трябва да бъдат взети предвид само онези намаления, които не са обхванати от стандартния цикъл на изпитване.
- (9) При доказване на намаленията на емисии на CO₂ следва да бъде направено сравнение между еднакви превозни средства със и без екологичната иновация. Методологията за изпитване следва да осигурява проверими, възпроизводими и съпоставими измервания. За да се осигури изравняване на възможностите и при липсата на договорен и по-реалистичен цикъл на движение, като общ референтен източник следва да се използват моделите на управление, предвидени в Новия европейски цикъл на движение, посочен в Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията от 18 юли 2008 г. за прилагане и изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета за типово одобрение на моторните 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 ремонт и техническо обслужване на превозни средства⁽¹⁾. Методологията за изпитване следва да се основава на измервания на динамометричен стенд или на моделиране или симулиране, където такива методологии биха били по-подходящи и биха осигурили по-добри и по-точни резултати.
- (10) Комисията следва да осигури насоки за изготвянето на заявление и методологиите за изпитване, като тези насоки следва да бъдат редовно актуализирани, за да отразяват опита, получен при оценяването на различните заявления.
- (11) Съгласно Регламент (ЕО) № 443/2009 заявленията трябва да се придружават от доклад от проверка, който се предоставя от независим и сертифициран орган. Този орган следва да бъде техническа служба от категория А или Б, както е посочено в Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 година за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства⁽²⁾. За да се гарантира независимостта на органа обаче, техническите служби, определени в съответствие с член 41, параграф 6 от тази директива, не следва да бъдат считани за независим и сертифициран орган по смисъла на настоящия регламент. Заедно с доклада от проверката органът следва да представи уместни доказателства за своята независимост по отношение на заявителя.
- (12) За да се осигури ефикасна регистрация и мониторинг на конкретните намаления на емисии за отделни превозни средства, намаленията на емисии следва да бъдат сертифицирани като част от одобрението на типа на превозното средство, а общите намаления на емисии следва да бъдат вписани в сертификата за съответствие съгласно Директива 2007/46/ЕО.
- (13) Комисията следва да има възможността да проверява *ad hoc* сертифицираните общи намаления на емисии за отделни превозни средства. Когато е очевидно, че сертифицираните намаления на емисии не съответстват на равнището на намаленията на емисии, което според решението се изисква за одобрение на дадена технология като екологична иновация, Комисията следва да може да не взема предвид сертифицираните намаления на емисии на CO₂ при изчисляването на средните специфични емисии на CO₂. На производителя обаче следва да бъде даден ограничен период от време, през който той може да докаже, че сертифицираните стойности са точни.
- (14) За да се осигури прозрачна процедура за подаване на заявления, на обществеността следва да бъде предоставена обобщена информация за заявленията за одобрение на иновативни технологии и методологиите за изпитване. След одобряването им, методологиите за изпитване следва да бъдат достъпни за обществеността. Изключенията от правото на публичен достъп до документи, предвидени в Регламент (ЕО) № 1049/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2001 г. относно публичния достъп до документи на Европейския парламент, на Съвета и на Комисията⁽³⁾, следва да се прилагат, когато това е уместно.
- (15) Съгласно член 13, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 443/2009 иновативните технологии повече не могат да бъдат одобрявани според предвидената в същия регламент процедура, от датата на прилагане на преразгледана процедура за измерване на емисиите на CO₂. За да се гарантира подходящо постепенно отменяне на облекченията за екологични иновации, одобрени по силата на настоящия регламент, той следва да бъде преразгледан най-късно през 2015 г.
- (16) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета по изменение на климата,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Предмет

Настоящият регламент установява процедурата, която следва да бъде спазвана при подаване на заявление, и оценка, одобрение и сертифициране на иновативни технологии, които намаляват емисиите на CO₂ от пътнически автомобили съгласно член 12 от Регламент (ЕО) № 443/2009.

Член 2

Приложно поле

1. Всички технологии, които попадат в приложното поле на следните мерки, обхванати от цялостния подход, посочен в член 1 от Регламент (ЕО) № 443/2009, не се смятат за иновативни технологии:

a) подобрения на ефикасността на климатичните инсталации;

⁽¹⁾ ОВ L 199, 28.7.2008 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1.

⁽³⁾ ОВ L 145, 31.5.2001 г., стр. 43.

- б) системи за следене на налягането в гумите, попадащи в приложното поле на Регламент (ЕО) № 661/2009;
- в) съпротивление при търкалянето на гумите, попадащо в приложното поле на Регламент (ЕО) № 661/2009 и на Регламент (ЕО) № 1222/2009;
- г) индикатори за смяна на предавката, попадащи в приложното поле на Регламент (ЕО) № 661/2009;
- д) използване на биогорива.

2. Съгласно настоящия регламент заявление по отношение на технология може да бъде направено, ако са изпълнени следните условия:

- а) тя е била монтирана в 3 или по-малко процента от всички нови пътнически автомобили, регистрирани през 2009 г.;
- б) тя е свързана с елементи, които са от съществено значение за ефикасното функциониране на автомобила и е съвместима с Директива 2007/46/ЕО.

Член 3

Определения

Освен определенията, дадени в членове 2 и 3 от Регламент (ЕО) № 443/2009, се прилагат следните определения:

- а) „иновативна технология“ означава технология или комбинация от технологии със сходни технически особености и характеристики, при която намаленията на емисии на CO₂ могат да бъдат доказани чрез използването на една методология за изпитване, а всяка от отделните технологии, които са част от комбинацията, попада в рамките на приложното поле, посочено в член 2;
- б) „доставчик“ означава производителят на иновативна технология, отговорен за осигуряване на съответствието на производството, или негов упълномощен представител в Съюза, или вносителят;
- в) „заявител“ означава производителят или доставчикът, който подава заявление за одобрение на иновативна технология като екологична иновация;
- г) „екологична иновация“ означава иновативна технология, придружена от методология за изпитване, която е била одобрена от Комисията в съответствие с настоящия регламент;
- д) „независим и сертифициран орган“ означава техническа служба от категория А или Б, посочена в член 41, параграф 3, букви а) и б) от Директива 2007/46/ЕО, която отговаря на изискванията, предвидени в член 42 от тази директива, с изключение на техническите служби, определени в съответствие с член 41, параграф 6 от тази директива.

Член 4

Заявление

1. Заявленията за одобрение на иновативна технология като екологична иновация се подават пред Комисията в писмена форма. Заявлението и цялата подкрепяща документация се подават също така и по електронна поща или на електронен носител на данни, или пък се качват на сървър, управляван от Комисията. В заявленията в писмена форма се изброяват подкрепящите документи.

2. Всяко заявление включва следното:

- а) данни за контакт със заявителя;
- б) описание на иновативната технология и начина, по който тя се монтира на превозното средство, включително доказателство за това, че технологията попада в приложното поле, посочено в член 2;
- в) обобщено описание на иновативната технология, включващо данни, които потвърждават, че са изпълнени условията, предвидени в член 2, параграф 2, както и на методологията за изпитване, посочена в буква д) от настоящия параграф, което се оповестява публично при подаване на заявлението пред Комисията;
- г) посочване на очакваните отделни превозни средства, на които може да бъде монтирана иновативна технология или за които се планира монтирането на такава, и очакваните намаления на емисии на CO₂ за тези превозни средства, които се дължат на иновативната технология;
- д) методология, която следва да бъде използвана за доказване на намаленията на емисии на CO₂, дължащи се на иновативната технология или, когато такава методология вече е била одобрена от Комисията, позоваване на одобрената методология;
- е) доказателства за това, че:
 - i) намалението на емисии, постигнато чрез иновативната технология, съответства на праговата стойност, посочена в член 9, параграф 1, при отчитане на всяко влошаване, настъпило в технологията с течение на времето;
 - ii) иновативната технология не е обхваната от измерването на CO₂ при стандартния цикъл на изпитване, посочен в член 12, параграф 2, буква в) от Регламент (ЕО) № 443/2009, както е посочено в член 9, параграф 2 от настоящия регламент;
 - iii) намаленията на емисиите на CO₂, постигнати чрез иновативната технология, се дължат на заявителя, както е посочено в член 9, параграф 3;
- ж) доклад от проверка от независим и сертифициран орган, посочен в член 7.

Член 5

Базово превозно средство и превозно средство, оборудвано с екологична иновация

1. За целта на доказването на емисии на CO₂, посочено в член 8, заявителят определя:

- а) превозно средство, оборудвано с екологична иновация, на което е монтирана иновативната технология;
- б) базово превозно средство, което не е оборудвано с иновативна технология, но което във всички останали аспекти е идентично с превозното средство с екологична иновация.

2. Ако заявителят смята, че информацията, посочена в членове 8 и 9, може да бъде доказана без използването на базово превозно средство и превозно средство с екологична иновация, както е посочено в параграф 1 от настоящия член, заявлението следва да включва необходимите данни, обосноваващи това заключение, и методология, посредством която се осигуряват равностойни резултати.

Член 6

Методология за изпитване

1. Методологията за изпитване, посочена в член 4, параграф 2, буква д), осигурява резултати, които са проверими, възпроизводими и съпоставими, и следва да може да доказва по реалистичен начин ползите от иновативната технология по отношение на емисиите на CO₂, които имат висока статистическа значимост и, когато това е приложимо, да отчита взаимодействието с други екологични иновации.

2. Комисията публикува насоки относно изготвянето на методологии за изпитване за различни потенциални иновативни технологии, които отговарят на критериите, посочени в параграф 1.

Член 7

Доклад от проверка

1. Докладът от проверката, посочен в член 4, параграф 2, буква ж), се изготвя от независим и сертифициран орган, който не може да е част от заявителя или да е свързан по друг начин с него.

2. За целите на доклада от проверката независимият и сертифициран орган следва да:

- а) провери дали са спазени критериите за допустимост, посочени в член 2, параграф 2;
- б) провери дали информацията, предоставена в съответствие с член 4, параграф 2, буква е), съответства на критериите, посочени в член 9;
- в) провери дали методологията за изпитване, посочена в член 4, параграф 2, буква д), е подходяща за сертифициране на дължащите се на иновативната технология намаления на емисии на CO₂ за съответните превозни средства, посочени в член 4, параграф 2, буква г) и дали отговаря на минималните изисквания, посочени в член 6, параграф 1;

г) провери дали иновативната технология е съвместима със съответните изисквания, посочени за одобрението на типа на превозното средство;

д) декларира, че отговаря на изискването, посочено в параграф 1 от настоящия член.

3. За целите на сертифицирането на намаленията на емисиите на CO₂ в съответствие с член 11 независимият и сертифициран орган, по искане на производителя, изготвя доклад относно взаимодействието между няколко различни екологични иновации, монтирани на един и същ тип, вариант или версия на превозно средство.

В доклада се посочват намаленията на емисиите на CO₂, дължащи се на различните екологични иновации, при отчитане на влиянието на взаимодействието.

Член 8

Доказване на емисии на CO₂

1. По отношение на отделните превозни средства, посочени в съответствие с член 4, параграф 2, буква г), следните емисии на CO₂ следва да бъдат доказани за представителен брой превозни средства:

- а) емисиите на CO₂ от базовото превозно средство, както и емисиите от превозното средство с екологична иновация с функционираща иновативна технология, които се установяват чрез прилагането на методологията, посочена в член 4, параграф 2, буква д);
- б) емисиите на CO₂ от базовото превозно средство и от превозното средство с екологична иновация с функционираща иновативна технология, които се установяват чрез прилагането на стандартния цикъл на изпитване, посочен в член 12, параграф 2, буква в) от Регламент (ЕО) № 443/2009.

Доказването на емисиите на CO₂ в съответствие с букви а) и б) от първа алинея се извършва при условия на изпитване, които са идентични за всички изпитвания.

2. Общите намаления на емисии за отделно превозно средство представляват разликата между емисиите, доказани в съответствие с параграф 1, буква а).

Когато е налице разлика между емисиите, доказани в съответствие с параграф 1, буква б), тази разлика се изважда от общата стойност на намаленията на емисиите, доказани в съответствие с параграф 1, буква а).

Член 9

Критерии за допустимост

1. Минималното намаление, постигнато от иновативната технология, е 1 g CO₂/km. Приема се, че тази прагова стойност е спазена, когато общите намаления на емисии, дължащи се на иновативната технология, доказани в съответствие с член 8, параграф 2, са 1 g CO₂/km или повече.

2. Когато общите намаления на емисии, дължащи се на иновативна технология, не включват намаления на емисии, доказани посредством стандартния цикъл на изпитване в съответствие с член 8, параграф 2, иновативната технология не се счита за обхваната от стандартния цикъл на изпитване.

3. Техническото описание на иновативната технология, посочено в член 4, параграф 2, буква б), съдържа необходимите данни, доказващи че резултатите от намаляването на емисиите на CO₂ на дадена технология не зависят от настройки или възможности за избор, които са извън контрола на заявителя.

Когато описанието е основано на предположения, тези предположения следва да бъдат проверими и основани на убедителни и независими статистически доказателства, подкрепящи както самите предположения, така и тяхната приложимост на цялата територия на Съюза.

Член 10

Оценка на заявление за екологична иновация

1. При получаване на заявление Комисията оповестява обобщеното описание на иновативната технология и методологията за изпитване, посочено в член 4, параграф 2, буква в).

2. Комисията оценява заявлението и в срок от девет месеца от получаване на пълно заявление одобрява иновативната технология като екологична иновация заедно с методологията за изпитване, освен когато са повдигнати възражения по отношение на допустимостта на технологията или уместността на методологията за изпитване.

В решението за одобрение на иновативната технология като екологична иновация се посочва информацията, изисквана за сертифициране на намаленията на емисиите на CO₂ в съответствие с член 11 от настоящия регламент, при спазване на прилагането на изключенията от правото на публичен достъп до документи, посочени в Регламент (ЕО) № 1049/2001.

3. Комисията може да изиска корекции на предложената методология за изпитване или да изиска използването на одобрена методология за изпитване, различна от методологията, предложена от заявителя. Следва да бъде проведена консултация със заявителя във връзка с предложената корекция или с избора на методология за изпитване.

4. Периодът на оценка може да бъде удължен с пет месеца, когато Комисията установи, че поради комплексния характер на иновативната технология и придружаващата я методология за изпитване или поради обема и съдържанието на заявлението, заявлението не може да бъде надлежно оценено в рамките на деветмесечния период за оценка.

Ако периодът на оценка следва да бъде удължен, Комисията уведомява заявителя в срок от 40 дни от получаване на заявлението.

Член 11

Сертифициране на намаленията на емисии на CO₂, дължащи се на екологични иновации

1. Производител, който желае да се възползва от намаляване на неговите средни специфични емисии на CO₂, за да постигне

своята цел за специфични емисии посредством намаленията на емисии на CO₂, дължащи се на екологична иновация, подава заявление пред компетентен орган по одобряването по смисъла на Директива 2007/46/ЕО за издаване на сертификат на ЕС за одобрение на типа на превозното средство, на което е монтирана екологична иновация. В допълнение към документите, предоставящи необходимата информация, посочена в член 6 от Директива 2007/46/ЕО, в заявлението за сертификат се прави позоваване на взетото от Комисията решение за одобряване на екологична иновация в съответствие с член 10, параграф 2 от настоящия регламент.

2. Сертифицираните намаления на емисиите на CO₂, дължащи се на екологичната иновация, които са доказани в съответствие с член 8 от настоящия регламент, се посочват поотделно както в документацията за одобрението на типа, така и в сертификата за съответствие съгласно Директива 2007/46/ЕО въз основа на провежданите от техническите служби изпитвания съгласно член 11 от тази директива при използване на одобрената методология за изпитване.

Когато намаленията на емисиите на CO₂, дължащи се на екологична иновация за конкретен тип, вариант или версия, са под праговите стойности, посочени в член 9, параграф 1, намаленията на емисиите не се сертифицират.

3. Когато превозното средство е оборудвано с повече от една екологична иновация, намаленията на емисиите на CO₂ се доказват поотделно за всяка екологична иновация в съответствие с процедурата, предвидена в член 8, параграф 1. Сборът на получените намаления на емисии, определен в съответствие с член 8, параграф 2 за всяка екологична иновация, дава общата стойност на намаленията на емисии на CO₂ за целите на сертифицирането на това превозно средство.

4. Когато взаимодействието между няколко екологични иновации, монтирани на едно и също превозно средство, не може да бъде изключено, тъй като те очевидно са от различен характер, производителят посочва това в заявлението до органа по одобряване и предоставя доклад от независимия и сертифициран орган относно влиянието на взаимодействието върху намаленията на емисии, дължащи се на екологичните иновации, монтирани на превозното средство, както е посочено в член 7, параграф 3.

Когато в резултат от това взаимодействие общите намаления на емисии са по-малко от 1 g CO₂/km, умножено по броя на екологичните иновации, за изчисляване на общите намаления на емисии в съответствие с параграф 3 от настоящия член се вземат предвид само онези намаления на емисии, дължащи се на екологични иновации, които отговарят на праговите стойности, предвидени в член 9, параграф 1.

Член 12

Преразглеждане на сертифициранията

1. Комисията гарантира, че сертифициранията и намаленията на емисии на CO₂ по отношение на отделни превозни средства се преразглеждат *ad hoc*.

Когато Комисията констатира различие между сертифицираните намаления на емисии на CO₂ и емисиите, които е проверила чрез използване на уместната методология или методологии за изпитване, тя уведомява производителя за своите констатации.

В срок от 60 дни от получаване на уведомлението производителят може да предостави на Комисията доказателства за точността на сертифицираните намаления на емисии на CO₂. По искане на Комисията се предоставя докладът относно взаимодействието на различните екологични иновации, посочен в член 7, параграф 3.

2. Когато доказателствата, посочени в параграф 1, не бъдат предоставени в рамките на посочения срок или когато Комисията прецени, че предоставените доказателства не са задоволителни, тя може да реши да не взема предвид сертифицираните намаления на емисии на CO₂ при изчисляването на средните специфични емисии на този производител за следващата календарна година.

3. Производител, чиито сертифицирани намаления на емисии на CO₂ вече не се взимат предвид, може да подаде заявление за ново сертифициране на съответните превозни средства в съответствие с процедурата, предвидена в член 11.

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

Съставено в Брюксел на 25 юли 2011 година.

За Комисията
Председател
José Manuel BARROSO

Член 13

Оповестяване на информация

Заявител, който изисква информацията, подадена съгласно настоящия регламент, да бъде третирана като поверителна, предоставя обосновка за прилагане на някое от изключенията, посочени в член 4 от Регламент (ЕО) № 1049/2001.

Член 14

Преразглеждане

Настоящият регламент и екологичните иновации, одобрени съгласно настоящия регламент, следва да бъдат преразгледани най-късно до 31 декември 2015 г.

Член 15

Влизане в сила

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